

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS..... 8 fr.
PROVINCE..... 9 fr.
ETRANGER..... 12 fr.

Paraissant le 1^{er} et le 15 de chaque mois.
Rédaction et Administration, 106, boulevard Saint-Germain, PARIS

N° 1.

LA COURSE MARSEILLE-HYÈRES-NICE



(Phot. Chiest, 9, rue de Valois.)

M. R. de Knyff.

MM. Gilles Hourgières et Pognon.

MM. F. Charron et Knowles.

LES TROIS GAGNANTS PARTANT DE PARIS POUR MARSEILLE DEVANT L'« AGENCE GÉNÉRALE DES AUTOMOBILES ». (Voir p. 6.)

La Vie au grand air

Ce titre ne constitue-t-il pas notre programme ?

Nous voulons faire de cette revue — de cet album — l'organe de tous ceux que passionne la vie en plein air, qui s'intéressent à cette existence active qu'a fait naître la vogue des sports.

Chacun de nous en pratique au moins un ; nous en suivons attentivement la marche ascendante et les progrès. Des journaux spéciaux quotidiens sont venus qui ont groupé autour d'eux cette jeunesse d'élite qui est, en quelque sorte, l'espoir de notre pays.

Il importait de compléter l'œuvre de ces feuilles, de pousser plus avant, par la gravure, cette vulgarisation sportive.

Ce sont les raisons qui nous ont engagé à publier la Vie au grand air.

Deux fois par mois, on trouvera dans cette revue, qui sera comme une encyclopédie des sports, mais une encyclopédie où l'actualité sera toujours côtoyée, des résumés pour ainsi dire officiels des événements sportifs. A côté de ces tableaux, forcément un peu arides, nous réserverons la plus large place à ceux des excellents écrivains qui ont bien voulu nous permettre de trouver pour nos lecteurs des variétés des plus attrayantes et des plus documentées.

Le Cyclisme,
L'Automobilisme,
L'Athlétisme,
L'Hippisme,
La Chasse,
La Pêche,
Le Tourisme,
La Photographie,
La Mode sportive,
Le Tir,
L'Aérostation,
Le Patinage,
La Boxe,
La Lutte,
L'Escrime,
Le Tennis,
Le Golf,
Le Polo,
Le Football,
Le Hockey,
La Gymnastique,
La Colombophilie,
L'Équitation,
Etc.,

bréf, tous les exercices qui tiennent nos muscles et nos cerveaux en éveil seront traités ici par des spécialistes qui ne seront ni techniques, ni ennuyeux.

Nous le disons en effet plus haut : nous voulons faire de la vulgarisation sportive. Nous voulons nous adresser au grand public, à la jeunesse française tout entière.

Nous organiserons des concours à son intention, nous écouterons ses doléances et nous nous tiendrons constamment en communion d'idées avec elle, car elle constitue le véritable public d'une revue des sports.

On le voit, notre programme est vaste, mais comme il est tentant !

Il est tentant, parce que nous avons conscience qu'il répond à un besoin. La France est devenue le Pays du Muscle par excellence. Elle n'a plus rien à envier sur ce chapitre à nos voisins les Anglais, qui furent longtemps si

fiers de leur réputation athlétique, non plus qu'aux Américains qui se sont cependant jetés dans la mêlée sportive avec leur belle audace et leur admirable sang-froid.

Or, malgré cette belle ardeur musculaire, nous étions jusqu'ici le seul pays ne possédant pas sa revue officielle et illustrée des sports. L'Amérique en compte plusieurs, dont certaines, bi-mensuelles ou mensuelles, atteignent des tirages fantastiques ; l'Angleterre peut en dire tout autant.

Désormais, nous pourrons à notre tour lutter sur ce terrain, car nous avons la prétention de faire, de la Vie au grand air, un album tout aussi artistique, tout aussi complet, tout aussi répandu que les plus justement célèbres publications d'outre-océan.

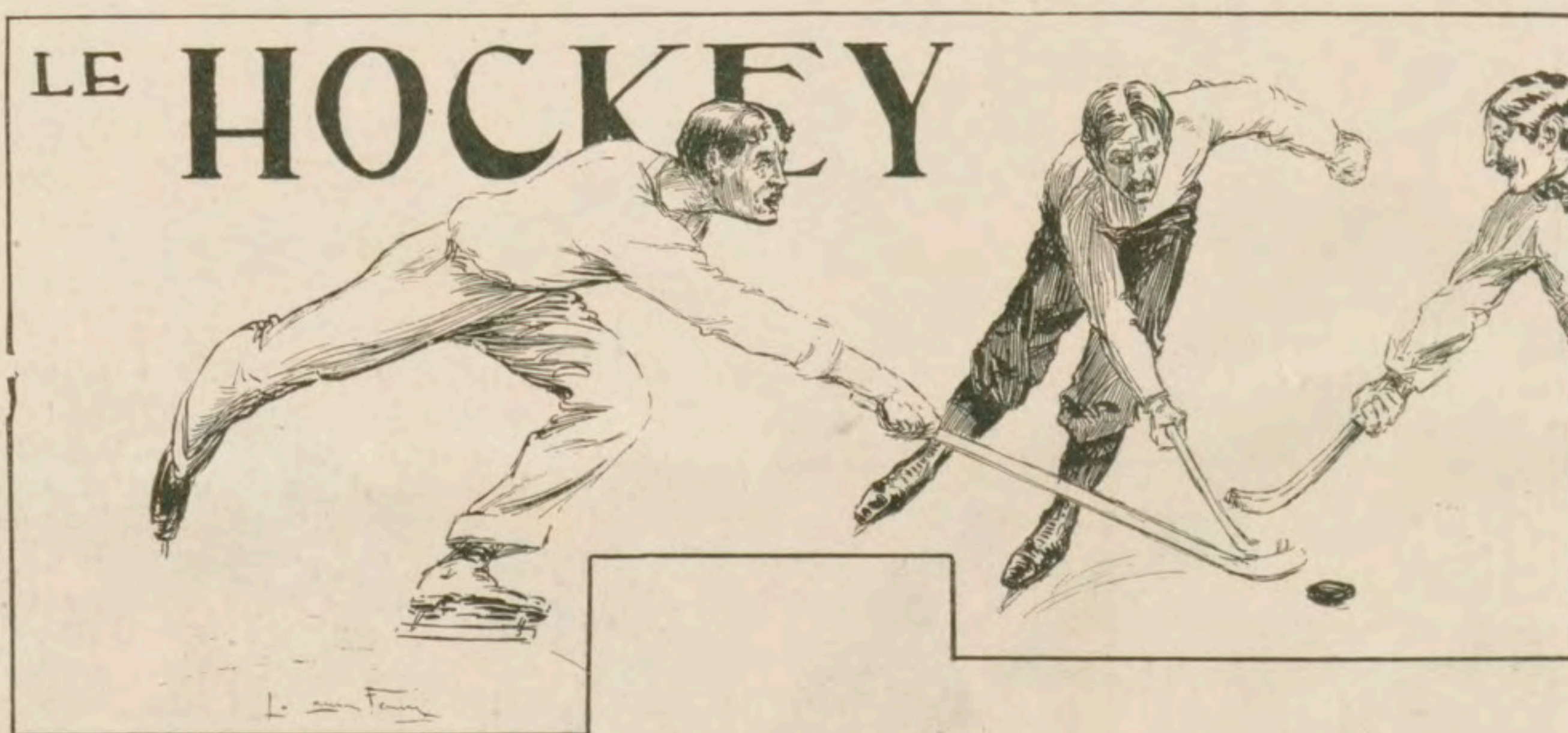
Des photographies vibrantes de vie et d'in-

térêt viendront, avec les compositions piquantes de nos dessinateurs, égayer le texte toujours instructif et amusant de nos collaborateurs. Les inventions pratiques, les sports nouveaux, les améliorations apportées chaque jour dans l'art de touristiser, les progrès de la science et de l'industrie sportives, tout cela sera étudié avec le plus grand soin et la plus lumineuse netteté.

Nous estimons que chacun sera ainsi bien aise de retrouver deux fois par mois, réunis dans une même revue, tous les renseignements relatifs aux sports. Au bout de l'année, nos élégants fascicules, formeront un album superbement illustré qui constituera le document le plus fidèle et le plus artistique des différentes manifestations de la vie sportive.

Et voilà ce que sera la Vie au grand air.

PIERRE LAFITTE.



Comme presque tous les sports de plein air, le hockey est un jeu qui nous vient d'Angleterre. Le sport favori des Canadiens, « la crosse », qu'ils ont du reste emprunté aux Indiens, peut être considéré comme l'ancêtre du hockey, qui, comme le football-association se pratique en général sur une pelouse. A quelques variétés près, au hockey, au football-association, à la crosse canadienne, il s'agit de faire passer un ballon ou une balle entre les deux poteaux d'un but dressé aux deux extrémités du terrain de jeu. Le joueur de football se sert de ses pieds, le joueur de hockey se sert d'une crosse sorte de canne à bout recourbé, et le joueur de crosse canadienne se sert également d'une crosse, (d'où le nom du jeu), qui diffère de celle usitée au hockey, en ce que l'extrémité du bout recourbé est reliée au milieu du manche par un filet qui peut recevoir la balle.

Les joueurs de hockey, que les rigueurs des hivers canadiens réduisaient à l'inaction, songèrent un jour à pratiquer leur sport favori sur la glace. L'idée fut des mieux accueillies, et du Canada la pratique du hockey sur la glace passa bientôt en Angleterre et aux États-Unis.

En France, ce n'est que pendant les hivers de 1891-92 que quelques joueurs recrutés par M. Pierre de Coubertin jouèrent sur la glace du Grand-Canal de Versailles quelques parties de hockey.

L'absence de froid rigoureux ne permit pas d'organiser, les années suivantes, de parties de hockey. La vogue que les patinoires couvertes, le Pôle Nord et le Palais de Glace, obtiennent parmi les jeunes gens, le grand nombre de patineurs qui y ont fait leurs débuts et s'y exercent journellement devaient fatalement amener la pratique usuelle du hockey sur la glace.

L'année dernière, au début de la réouverture de la saison de patinage, MM. Paul Wasse et Rubens réunirent quelques habitués du Pôle Nord et fondèrent le « Hockey-Club de Paris ». Depuis, le club a prospéré. Il compte plus de quarante sociétaires, qui aujourd'hui pratiquent, avec une belle assiduité et pour le plus grand plaisir des spectateurs, ce sport si en honneur chez nos voisins d'outre-Manche.

Une description technique du hockey serait peu intéressante pour nos lecteurs. Contentons-nous de donner les règles principales du jeu.

Une partie de hockey se dispute entre deux équipes composées — suivant les dimensions de la « patinoire » — de six, de sept ou de huit hommes. Chaque équipe est commandée par un capitaine.

Dans le hockey sur glace, un palet rectangulaire, pourvu de clous à large tête tient lieu de balle. Chaque joueur occupe un poste spécial qu'il ne



DÉBUT D'UNE PARTIE.

peut quitter que pour pousser le palet, mais aussitôt que l'adversaire lui a « chipé » le palet, l'équipier doit immédiatement rejoindre son poste.

Autres règles : aucun joueur ne peut avec sa crosse soulever celle d'un adversaire de plus de dix centimètres. Aucun joueur n'a le droit — nul prétexte n'excuse — de saisir un adversaire par le corps. Le palet ne doit pas être frappé — ceci pour éviter les coups de crosse dans les jambes ou dans la figure des équipiers — mais poussé.

Pour gagner un point, il faut faire passer le palet entre les poteaux du but, mais il doit entrer venant de droite à gauche. Cette condition est nécessaire pour le gain d'un but.

Toute infraction à ces règles comporte une unique pénalité : l'arrêt du jeu et la remise du palet au centre de la patinoire.

J'ai dit plus haut que chaque équipier occupait

un poste spécial. Je donne à la page suivante un tableau de la disposition des joueurs qui rendra plus compréhensibles les explications qui suivent. A peu de chose près, cette disposition est celle



UN « AVANT » EN POSSESSION DU PALET.

d'une équipe de football-association. Les équipiers sont placés en escalier et ce dispositif a pour motif de rendre plus difficile le jeu. Ainsi entremêlés, il est impossible aux joueurs d'une même équipe de se passer le palet de bout en bout de la patinoire d'un seul coup de crosse. L'adversaire barre la route. Le joueur doit donc — bien nécessairement — conduire le palet et non le lancer. Toute la science du jeu est là.

La tactique n'est pas compliquée et quelques minutes suffisent aux spectateurs pour comprendre la marche de la partie.

Au coup de sifflet donné par l'arbitre, les deux avants « centre » tentent de chasser le palet vers le but de l'adversaire. Le palet est parti. D'un coup de crosse — et le conduisant de façon à le faire échapper aux atteintes de l'ennemi — l'avant cherche à le passer à son coéquipier. Il faut ainsi, d'échelon en échelon, amener le palet sur la droite du but, à portée du capitaine qui, d'une violente poussée, le fera, ou ne le fera pas, pénétrer entre les deux poteaux du but.

Glissant sur les clous qui le portent, le palet fuit sur la glace, s'échappe, va, vient, revient, poursuivi par les joueurs, la crosse en avant, rasant le



UNE MÊLÉE.

sol, le corps penché, virant, voltant, tombant. C'est animé, c'est drôle, c'est passionnant : telle est mon opinion, telle est celle aussi du public qui, par



UNE FAUTE : UNE MANŒUVRE INTERDITE.

Pour aujourd'hui, voici quel sera ce premier concours, auquel peuvent prendre part aussi bien nos lecteurs que nos abonnés.

Il s'agit de NOMMER PAR ORDRE DE PRÉFÉRENCE LES DIX PRINCIPAUX SPORTS EN HONNEUR DANS NOTRE PAYS.

Chaque concurrent devra nous dresser une liste de ces sports, la signer, y joindre son adresse exacte et nous envoyer sa réponse avant le 20 avril.

Pour distinguer le gagnant, nous procéderons exactement comme pour le vote par scrutin de liste. Chaque fois qu'un sport sera nommé sur une de ces listes, il sera coché sur une liste générale. Le sport qui aura été nommé le plus de fois sera le premier sur la liste définitive et ainsi de suite jusqu'au dixième sport.

Il ne s'agira plus ensuite que de trouver la liste qui se rapprochera le plus de cette liste définitive.

Son auteur recevra

CINQUANTE FRANCS EN ESPÈCES s'il est simplement lecteur de la Vie au Grand Air, ou une somme de

CENT FRANCS s'il est inscrit sur le registre de nos abonnés.

ses rires et ses applaudissements, marque le plaisir et l'intérêt qu'il éprouve au spectacle de ce joli sport, mis en vogue, et pour toujours il faut l'espé-



ESSAI D'UN BUT.

rer, par les fidèles du Pôle Nord, qui n'ont pas craint de se mesurer dernièrement contre des équipes anglaises. Ils ont été battus, mais non sans avoir honorablement lutté, et nul doute que — comme les joueurs de foot-ball — ils auront un jour l'occasion de fêter une victoire internationale.

PAUL FIELD.

Nos Concours mensuels

CONCOURS N° 1

Nous inaugurons dès ce numéro la série de nos concours mensuels, dont nous nous efforcerons de varier les sujets et les conditions.



UNE LONGUE PASSE.

De plus, les cinq concurrents qui seront classés premiers auront seuls le droit de concourir dans un

CONCOURS D'HONNEUR

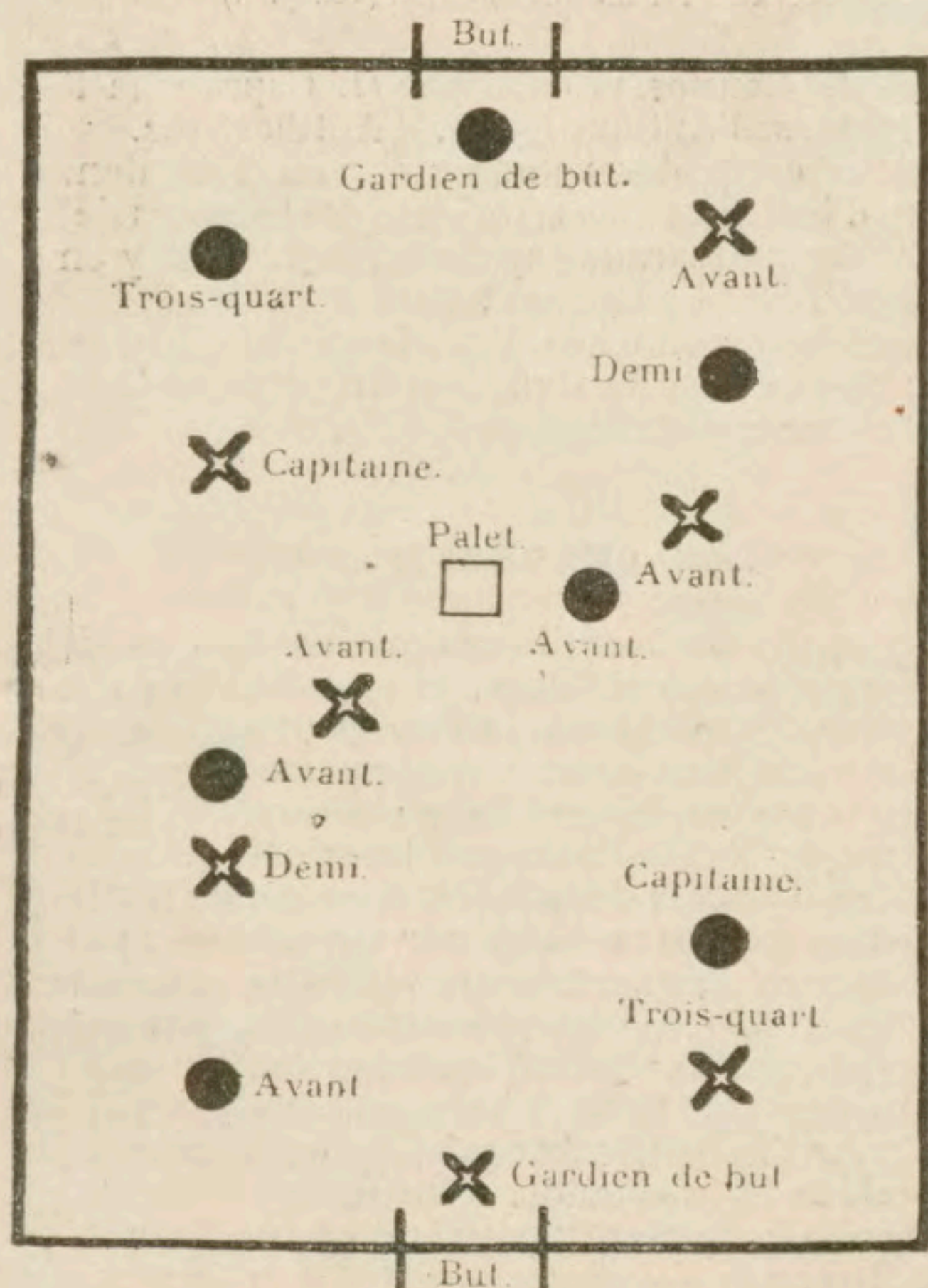
qui aura lieu à la fin de l'année et dont le premier prix sera un objet de sport d'une réelle valeur.

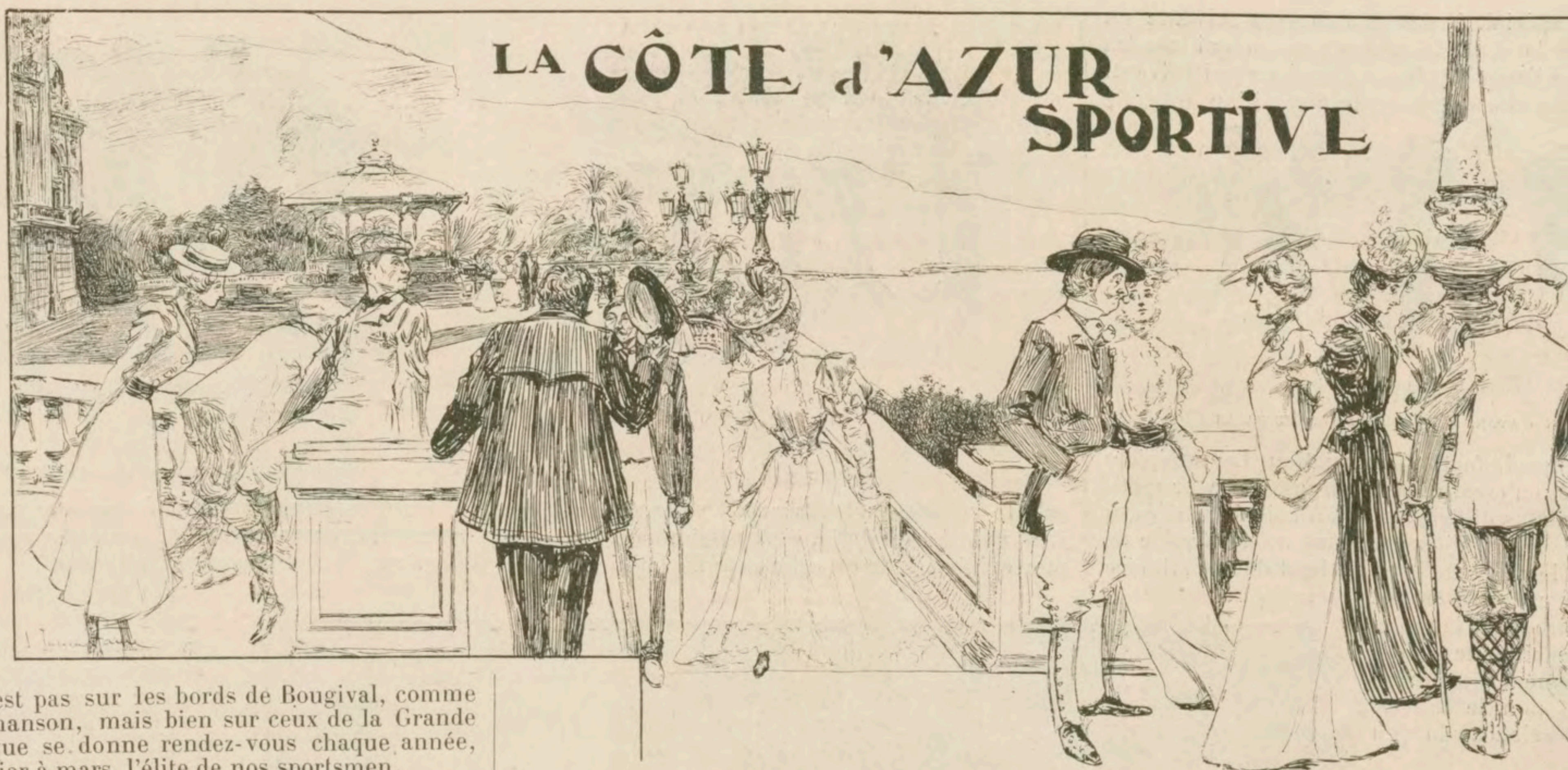
Prière de libeller ainsi les enveloppes contenant une réponse au concours :

LA VIE AU GRAND AIR,
106, boulevard Saint-Germain, Paris.

CONCOURS N° 1.

Il est bien entendu que toute réponse mise à la poste après le 20 avril sera considérée comme nulle et non avenue. LA DIRECTION.





Ce n'est pas sur les bords de Bougival, comme dit la chanson, mais bien sur ceux de la Grande Bleue que se donne rendez-vous chaque année, de janvier à mars, l'élite de nos sportsmen.

C'est dans cette contrée ensoleillée que tous et toutes prennent leurs ébats, depuis la gracieuse cycliste jusqu'à l'impeccable tireur aux pigeons.

Sous la brise douce, au milieu des fleurs et de la verdure, à l'abri de toute intempérie, cyclistes, chauffeurs, golfers, tireurs, yachtsmen, toute la fine fleur d'un monde élégant, s'adonne au sport favori sous les rayons d'un soleil radieux.

Que de belles journées procure la Côte d'Azur à cette masse cosmopolite qui, pendant de longs mois, vient paresser sur son terroir.

Elle prodigue sans compter à tous ses hôtes son lumineux soleil, sa température idéale, ses beautés naturelles, sa mer si calme, les parfums de ses fleurs et les mille et une joies de ses nombreuses fêtes!

Ici tout se passe en plein air : il est si délicieux, cet air câlin et réconfortant que l'on respire à pleins poumons!

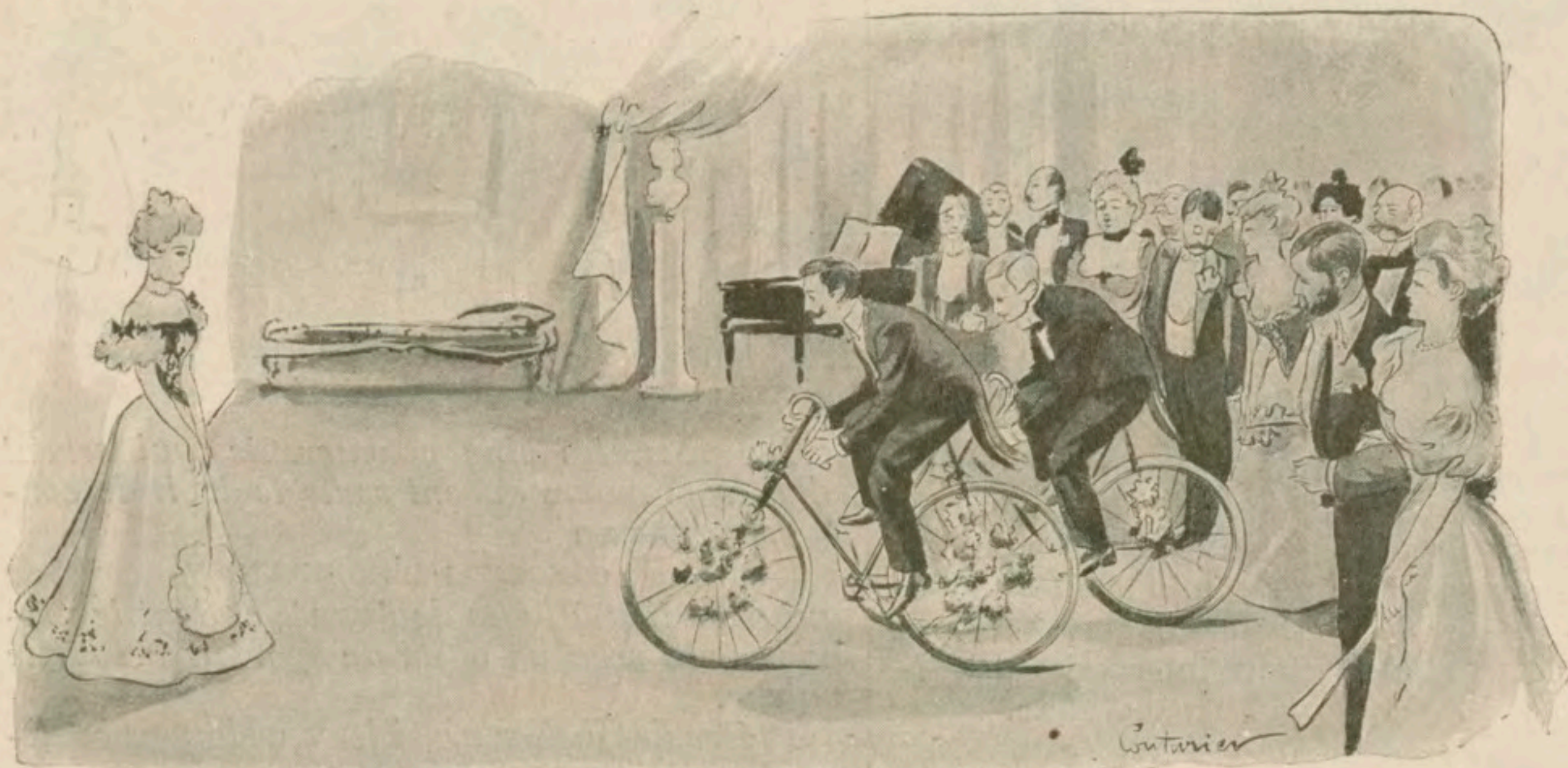
Quel contraste avec les régions du Nord! Au lieu de la neige, la glace et la brume, c'est dans ce coin du Midi, baigné par la Méditerranée, l'azur toujours bleu, et les fleurs en toutes saisons.

La Côte d'Azur, c'est le pays du rêve, de l'amour et du sport!

Oh! oui, le sport est roi dans cette terre bénie : sauf quelques malades, tout le monde goûte avec ivresse des charmes de la vie en plein air.

Les cyclistes.

La bicyclette, en première ligne, fait volontiers le jeu des amants de la grande nature : elle leur ouvre l'espace. On l'enfourche du matin au



UN COTILLON VÉLOCIPÉDIQUE CHEZ M^{me} DE R..., A CANNES. (Voir p. 6.)

soir; on la fait rouler des journées, des semaines entières.

La petite fée n'a pas de favoris : elle se livre à tous sans exception. Elle est de toutes les parties

de plein air, et de toutes les fêtes mondaines : rallye-paper et bataille de fleurs; nous avons même eu le cotillon... vélocipédique!

L'ingéniosité de nos modernes conducteurs de cotillon s'est, en effet, révélée au cours d'une grande soirée dansante donnée par Mme de R..., dans sa superbe villa des environs de Cannes. Une des figures du cotillon fut une figure vélocipédique et ce n'est pas celle qui remporta le moins de succès.

On plaça à l'extrémité du salon deux bicyclettes enrubannées et fleuries. Les deux jeunes gens choisirent pour se disputer la récompense promise — en l'occurrence, on le sait, un tour de valse — enfourchèrent chacun une de ces machines et entamèrent aussitôt une véritable course de lenteur. Et c'est celui qui arriva le dernier près de la jeune fille qui se mit à bostonner pendant que l'autre reconduisait les deux bécans à leur place.

Détail qui a son importance : le premier des deux concurrents qui touche terre avec son pied est immédiatement déclassé et son partenaire est déclaré vainqueur. A quand le cotillon... automobile?

Les sociétés de cyclisme sont des plus nombreuses.

deux cents membres; le Vélo-Sport de Nice, présidé par M. Cardat, avec plus de cent cinquante sociétaires; le



S. M. CARNAVAL XXVI EN AUTOMOBILE. (Voir p. 8.)

Sporting-Club de Cannes, présidé par M. Capron; la Pédaie Olbienne, d'Hyères; l'Antibes-Cycle, d'Antibes, etc.

Faut-il parler enfin des vélodromes, où l'on donne de temps à autre d'intéressantes réunions, des batailles de fleurs en bicyclette, des mascarades cyclistes, comme il y en a eu cette année à Toulon et à Cannes?

Mais il nous faut renoncer à parler de tout ce que la reine Bicyclette a fait naître dans son royaume préféré : un numéro tout entier n'y suffirait pas!

Les chauffeurs.

Si tous les sports sont en honneur sur la Côte d'Azur, l'automobilisme a pris, cet hiver, la première place parmi les manifestations du plein air, et l'on peut affirmer que la course de Marseille-Nice, pour n'avoir pas été favorisée par le temps, n'en a pas moins été le *great event* de la saison. Le Longchamps de Monte-Carlo qui terminait le meeting a été la véritable apothéose de la locomotion nouvelle. Dans le cadre paradisiaque que l'on sait, par un soleil exquis, une température de serre, soixante-deux véhicules sans chevaux, aux carrosseries riches, se trouvèrent réunis, émerveillant la foule élégante par la facilité de leurs évolutions.

Si je commence par la fin, c'est que cette journée a été une victoire pour l'industrie française et qu'il importe de la signaler. Combien ai-je entendu d'étrangers — riches Américains du Nord ou du Sud, Anglais de haut lignage, voire même des Allemands — s'informer du nom des constructeurs représentés et du prix de leurs voitures? Et je suis sûr que de nombreuses commandes ont plu dès le lendemain



(Phot. G. Delton.)

M. F. CHARRON, EX-CHAMPION DE FRANCE, VAINQUEUR DE LA 1^{re} SÉRIE DE MARSEILLE-NICE
(VOITURES PESANT PLUS DE 400 KILOS.)

chez ces fabricants. C'est que l'on a vu à Monte-Carlo le dernier mot de la perfection : le véhicule élégant, puissant et ne dégageant plus cette nauséabonde odeur de pétrole qui manqua de faire prendre les chauffeurs en grippe. Et puis ces voitures étaient dirigées par des gens huppés et dont les noms flamboient au premier rang de l'almanach Gotha ou du simple Bottin. Et — le monde est ainsi fait! — il n'en a pas fallu davantage pour classer désormais l'automobilisme parmi les sports select, au même titre que le yachting et le golf.

Si le concours de confort et d'élégance a obtenu un succès de bon aloi, la course qui le précédait a fourni de précieuses indications aux constructeurs et aux amateurs.

Oh! — je ne l'ignore pas — il est de bon ton, parmi les gens sensés, de blâmer les courses, sous le prétexte qu'elles offrent de graves dangers et qu'elles ne signifient rien. Or, on est encore à attendre le premier accident sérieux. Il n'y en eut jamais de mortel, alors que tous les sports, le cheval et la bicyclette, le yachting, etc., font chaque année un certain nombre de victimes. Quant à leur action sur le progrès de la locomotion mécanique, elle est absolument indéniable. Paris-Bordeaux, Paris-Marseille, Paris-Dieppe, Paris-Trouville, Marseille-Nice, marquent les étapes des divers perfectionnements. Sans ces épreuves nous en serions encore aux lourds et impuissants véhicules du début. A l'encontre du touriste, le coureur est exigeant; il oblige le constructeur à faire plus léger et plus vite, et ces qualités essentielles finissent par se reporter sur la voiture du touriste. Certes, ce dernier n'a pas besoin de parcourir les routes à 40 ou 50 kilomètres à l'heure; mais qui peut plus vite, et grâce au rendement des nouveaux moteurs (6 chevaux, 2 places) le « chauffeur » grimpe avec facilité les côtes où jadis il restait en « panne ».

D'ailleurs, quand l'organisation d'une épreuve est bien comprise — et ce fut le cas de la course de la *France Automobile* — il y a moins de danger pour les concurrents à en sillonner l'itinéraire à 40 ou 50 kilomètres à l'heure qu'à faire une vitesse moitié moindre en temps ordinaire. Prévenues par les autorités les populations se rangent aux contrôles, les voitures prennent leur droite et les chiens eux-mêmes semblent deviner qu'il faut laisser la chaussée libre!

Et puis, s'il est dangereux à un fringant équipage de prendre une allure trop vive, ce danger est moindre pour une automobile. Le conducteur de cette dernière est beaucoup plus sûr de son moteur et de sa direction, qui obéissent à la moindre pression de la main, qu'un cocher de son attelage qui a sa propre volonté. Enfin des freins puissants — il y en a trois — permettent d'arrêter presque instantanément.

Je tenais à dire tout cela avant d'essayer de donner une physionomie de la course elle-même. Car tout cela est beaucoup plus intéressant que les résultats d'ailleurs connus à l'heure actuelle. Et puis les gravures qui illustrent ce texte, donneront une impression plus vive de ce joli meeting.

Elle a été cependant fort intéressante, cette course. Bien avant le jour du départ, des caravanes de « chauffeurs » avaient parcouru le difficile itinéraire, notant les moindres détours de cette Corniche au capricieux dessin. D'une longueur totale de 226 kilomètres, cet itinéraire suit le littoral, s'élevant à deux reprises — entre Marseille et Toulon et entre Fréjus et Cannes — à des altitudes de 400 mètres. La traversée des gorges d'Ollioules et de l'Esterel est réputée comme très dangereuse. Eh bien! sur cinquante concurrents qui ont dégringolé ces pentes à toute allure, on n'a pas eu un seul accident grave à signaler, et cela malgré le sol rendu glissant par les pluies diluviennes tombées les jours précédant la course.

Dimanche 6 mars, 10 heures du matin. Cinquante voitures ou motocycles sont réunis au Prado, la belle promenade marseillaise. Dans les concurrents on trouve les lauréats des précédentes épreuves et les « chauffeurs » les plus réputés : MM. de Knyff, Charron, Prévot, Giraud, baron Duquesne, Prévot, Gilles

Hourgières, Kœchlin, Mars, etc. Les motocycles sont montés par des coureurs renommés : tels Rivierre, Corre, Marcelin. On y trouve également une cycliste de la veille, Mme Laumailly, qui, en compagnie de son mari, a parcouru plus de 15 000 kilomètres à bicyclette ou en tricycle. A signaler également un littérateur de talent, M. Gaëtan de Méaulne, qui, lui aussi, sacrifie à l'automobile après avoir été un fervent pédaleur.

Quelques minutes plus tard, le signal est donné à Saint-Marcel, un petit village, sis à 5 kilomètres de Marseille. Un train de luxe prend aussitôt les officiels parmi lesquels nous relevons les noms de M. le baron de Zuylen, Henri Menier, Berlier, Vauquelin, Hérard — le starter impeccable, — Journu, Armand Peugeot, Meyan, directeur de la *France Automobile*, etc., mais ce train, comme ceux du même genre, arrive trop tard à Hyères pour voir surgir — telle une trombe — M. Charron dans sa voiture blanche, couleur de cuirassé allemand, MM. Hourgières, de Knyff — le premier de cette première étape, si l'on tient compte des différences de temps au départ — et seize autres concurrents. Le train n'arrive que dix-neuvième! Ce jour-là le temps s'est montré favorable, ce qui a permis aux premiers de fournir une vitesse moyenne de 36 kilomètres à l'heure.

Mais le lendemain, quel déluge! Quelle dure épreuve!

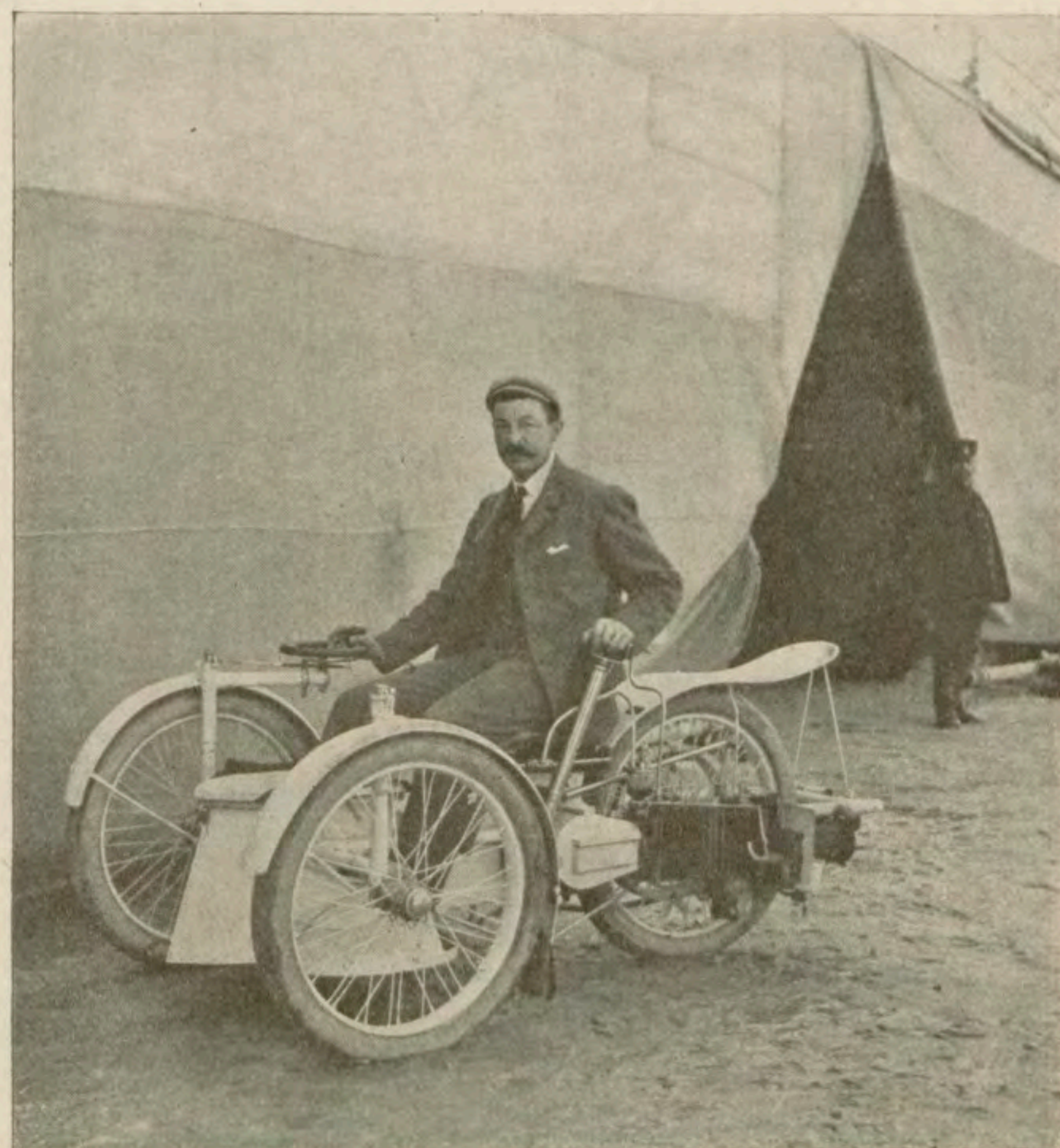
Par le vent debout, la pluie qui fait rage, le sol rendu mouvant, ils partent tous au complet, ces vaillants pionniers de l'automobile. Il faut prouver que ces véhicules tant décriés marchent par tous les temps. Et ils le prouvèrent surabondamment, fournissant du premier au dernier, des vitesses plus que raisonnables. Certes, quelques-uns sont restés en route, mais c'est l'infime minorité et, à deux exceptions près, tous ont fini par gagner Nice.

Par exemple, je n'oublierai jamais l'état dans lequel nous les reçûmes au Contrôle, sis promenade des Anglais, à deux pas de la jetée-promenade. On eût dit des hommes teints en bronze qui viennent faire des « tableaux vivants » devant les terrasses des cafés du boulevard.

Et les véhicules! Sorte de boules de boue roulant à toute allure, comme mue par un cyclone. Néanmoins tout le monde est émerveillé par la prouesse accomplie. Et dans « tout le monde » nous reconnûmes les représentants de l'aristocratie en villégiature sur la côte.

Naturellement la plupart des concurrents avaient sacrifié le confort à la légèreté. Les voitures des trois premiers étaient absolument nues et dépourvues de tout ce qui n'était pas strictement nécessaire. Leur bâti intérieur est presque tout entier en aluminium. Pour diminuer la résistance de l'air les conducteurs se tiennent constamment pliés en deux et leurs mécaniciens font tout le trajet sur le marchepied.

Aussi est-il bon de signaler un concurrent comme M. de Païva, classé dixième qui, pour n'être arrivé qu'une heure environ après les premiers, a fait la course sur une voiture



(Phot. G. Delton.)

M. LE VICOMTE DU SOULIER, SUR SA VOITURETTE BOLLÉE, VAINQUEUR DE LA 1^{re} CATÉGORIE DES MOTOCYCLES AU-DESSUS DE 100 KILOS. (Voir p. 8.)

de touriste admirablement aménagée. Remarquez que la charmante jeune femme de ce chauffeur distingué était à ses côtés, remplaçant le mécanicien classique!

M. Charron, le vainqueur de la première catégorie (voitures pesant plus de 400 kilogs) est un sportsman dans toute

l'acceptation du terme. Agé d'une trentaine d'années, il fut en 1890 et 1893 champion de France en bicyclette et en tricycle. Depuis un an il s'est entièrement consacré à l'automobile. Adroit et énergique, il a dû à la rapidité de sa décision de ne pas perdre la course. A cinq kilomètres de Nice il s'aperçut tout à coup que son groom avait oublié de verser l'essence nécessaire dans les brûleurs; un promeneur lui en passa quelque peu et Charron n'hésita pas à insuffler ce pétrole dans les conduits au moyen de sa bouche!

La voiture à deux places qu'il pilotait pèse



M. CHAUCHARD.

environ 600 kilogs. Le moteur, à pétrole, possède une force de six chevaux. Le temps mis par Charron pour fournir les 236 kilomètres du parcours est de 6 heures 53 min. 45 sec. La moyenne de vitesse est de 35 kilomètres à l'heure.

C'est M. Georges Richard qui a remporté le premier prix de la deuxième catégorie (véhicules pesant moins de 400 kilogs). La voiture est également à pétrole et à deux places. Force du moteur; 4 chevaux; temps total: 11 heures 6 min. 48 sec.

M. le vicomte du Soulier est sorti vainqueur de la première catégorie des motocycles (100 à 200 kilogs). Il pilotait une sorte de voiturette-tricycle à une place et dont le moteur à pétrole a une force de 4 chevaux. Il a mis 10 heures 30 min. 41 sec.

C'est Osmont — déjà lauréat de nombreuses

Il ne me reste que peu de place pour parler du Longchamps automobile de Monte-Carlo. Parmi les 66 véhicules inscrits (rien que des voitures, pas de motocycles), tous les genres de carrosserie étaient représentés: phaétons, landeaux, ducs, vis-à-vis, breacks, charrette anglaise, dog cart, victorias, mails, wagonnets, chars-à-bancs, etc.

Les prix ont été décernés aux automobiles de MM. le prince Orloff, Arthur de Rothschild, Albert Menier, Madame Gondorin, Albert Gautier, de Paiva, Lainé, Vauquelin, etc. Cela pour la catégorie des voitures à quatre places ou plus.

C'est à notre confrère Meyan qu'est revenu le prix réservé aux voitures à deux places.

Après le défilé, qui a eu lieu autour des superbes jardins de Monte-Carlo, la plupart des chauffeurs ont été excursionner à Menton et à Vintimille.

A signaler encore la course des motocycles qui eut lieu le jeudi suivant sur le parcours de Nice à Puget-Théniers. L'itinéraire suivait cette vallée encaissée du Var, l'une des plus grandioses et des plus sauvages qu'il soit. La route serpentait au bas des Alpes, dont les sommets étaient couverts de neige, passant sous des tunnels ou sur des précipices. Les quatorze concurrents, parmi lesquels Mme Larmailhé, se sont tirés à leur honneur de cette dure épreuve, qui a été gagnée par M. Balvay.

Annonçons pour terminer que ce meeting automobile sera annuel, et il deviendra aussi classique que les différents *events* qui se déroulent chaque hiver sur le littoral méditerranéen.

L'automobile a joué aussi son rôle dans les réjouissances populaires. S.M. Carnaval XXVI n'est-il pas entré cette année dans sa bonne ville de Nice dans une automobile style Louis XV? Il fallait voir comme il se carrait dans ce véhicule digne de son poids et de son importance! Il était d'autant plus flatté, que son prédécesseur, S. M. Carnaval XXV était arrivé l'an passé dans une voiture trainée par des... din-dons!

Pour en finir avec les chauffeurs disons que Nice compte un club spécial: l'Automobile Vélo-Club de Nice, présidé par M. Thierry avocat. Ce club organise des excursions et une course annuelle de motocycles.

Les Yachtsmen.

Si nous quittons la grande route, c'est pour nous laisser bercer par les vagues légères de la Méditerranée.

La grande bleue est le paradis des yachtsmen: avec elle c'est à la fois le plein air et la brise calme. Le plaisir qu'elle offre à ses admirateurs est certainement aussi doux que celui de la bicyclette; comme celle-ci elle berce et elle enivre!

Le yachting, en Méditerranée, est une des principales distractions, mais une distraction toute spéciale suivie par un monde choisi et tout à fait particulier.

C'est sur la grande bleue qu'ont lieu des régates superbes: des luttes à la voile qui intéressent tous les pays du globe.

Pendant plus de quarante journées elle tient en éveil tout un monde.

Elle attire à elle durant quelques mois tous les yachts de course, tous les champions du monde et la plus belle marine de plaisance. La Méditerranée devient le port central de l'Europe... et même de l'Amérique!



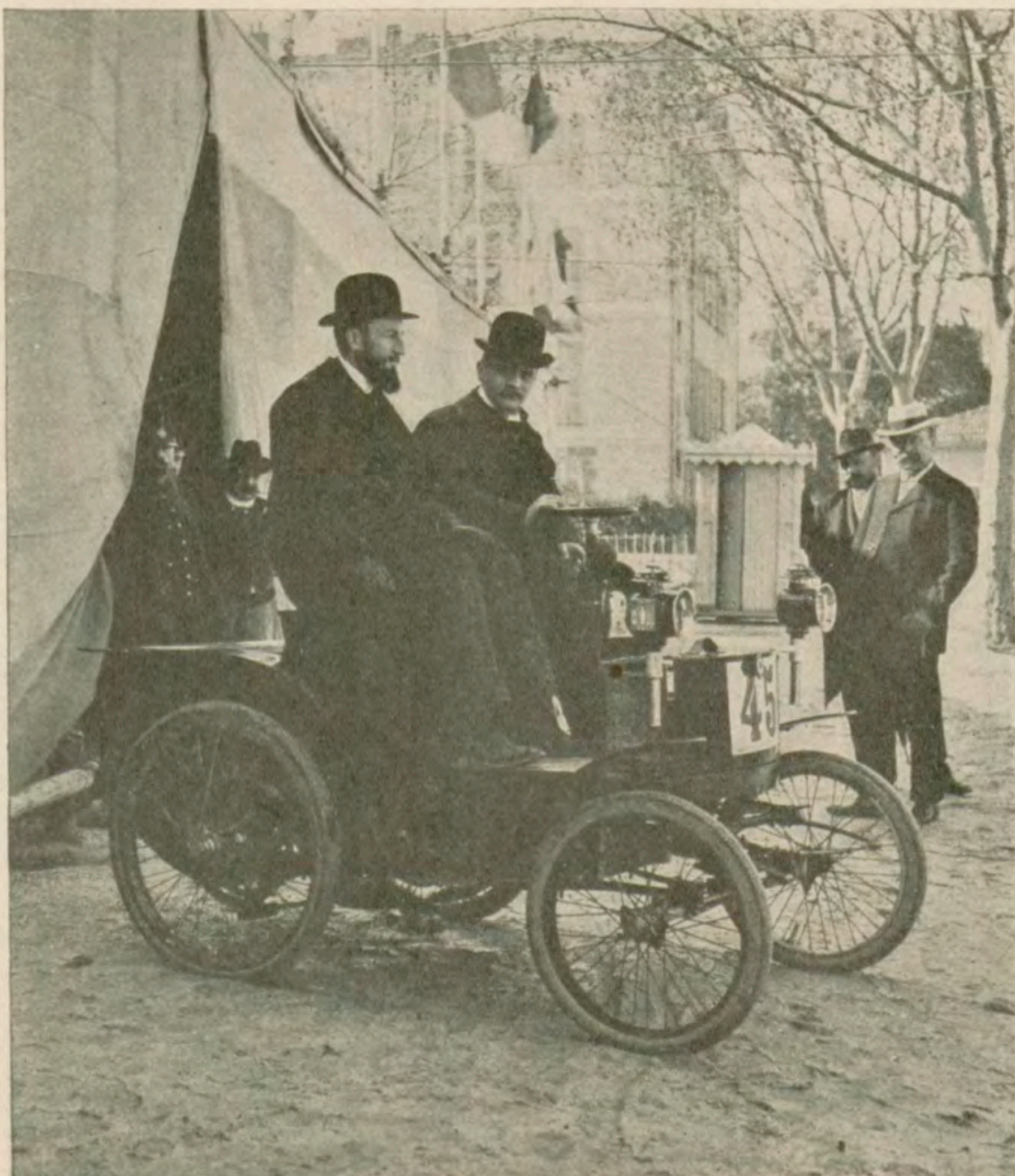
(Phot. G. Delton.)

OSMONT SUR SON TRICYCLE DE DION-BOUTON, VAINQUEUR DE LA 2^e CATÉGORIE DES MOTOCYCLES, AU-DESSOUS DE 100 KILOS.

Plusieurs grands clubs dirigent les régates de la Méditerranée; nous trouvons en première ligne, le Club Nautique de Nice, présidé par M. Beri; le Club de la Voile, de Nice, présidé par le comte de Cessole; l'Union des Yachtsmen de Cannes — qui vient d'inaugurer un *house-boat* qui sert de club flottant, — présidé par le marquis de Rochechouart; la Société des Régates de Monaco, la Société Nautique d'Hyères, etc.

Un de nos confrères du *Figaro* a visité ce *house-boat*.

C'est une sorte de ponton amarré au quai et parfaitement aménagé. Salle à manger à l'intérieur,



(Phot. G. Delton.)

M. GEORGES RICHARD, SUR SA VOITURETTE GEORGES RICHARD, VAINQUEUR DE LA 2^e CATÉGORIE (VOITURES PESANT MOINS DE 400 KILOS).

courses — qui a remporté l'épreuve des vrais motocycles (au-dessous de 100 kilogs). Son tricycle était doué d'un moteur à pétrole de la force d'un cheval 3/4.



(Phot. G. Richard.)

LE LAWN-TENNIS-CLUB DE NICE. (Voir p. 9.)

transformée en *tea-room* de quatre à six heures, et salle à manger et salon sur le pont. A l'avant, un vaste vestiaire où les yachtsmen laissent leur costume de mer quand ils vont à terre, et leur costume de ville, quand ils vont hisser les voiles de leur yacht. Tous les membres de ce cercle font partie de l'Union des Yachts Français, mais ce n'est pas la Société des yachts qui a organisé ce cercle, ce sont les yachtsmen de Cannes, et l'organisation est parfaite.

Le marquis de Rochechouart a bien voulu montrer à mon confrère l'aménagement du bateau, et je comprends le succès de l'*Arche de Noé*,

aussi bien par l'amabilité du président que par l'originalité de ce cercle nautique.

Les femmes les plus élégantes y vont prendre le thé, déjeuner sous la tente ou dîner aux lanternes, et rien n'est plus gai que ce salon flottant.

Au besoin on pourra le remorquer jusqu'à Nice, mais par grand calme seulement, pour ne pas troubler les invitées peu habituées à la mer.

Vous voyez d'ici les résultats d'un flirt dans ce salon flottant, par mer un peu forte ? Mme X..., mollement étendue dans un fauteuil d'osier, écoute de douces paroles. Elle pâlit, ses yeux se voilent d'une langueur morbide : elle porte la main à son cœur... Hélas ! le flirt n'y est pour rien !

Une foule de yachts étaient venus pour les régates et la coupe de France. Très joli le yacht du duc des Abruzzes, qu'un homme du port a désigné sous le titre de Grand-Duc.

Il n'y a plus que des grands-ducs ici !

Remarqué aussi le très joli steam-boat le *Saint-Louis*, de M. de Clercq, ancien *Eros* du baron de Rothschild ; mais le plus remarquable est le *Walhalla* du comte de Castellane, grand voilier à trois mâts, avec machine auxiliaire. Ce n'est plus une maison, c'est un château flottant : quatre-vingt-cinq mètres de longueur, et cent hommes d'équipage. L'extérieur est noir et or, de forme très svelte et solide. A l'intérieur, de superbes appartements, vastes chambres de maîtres, salons et salle à manger très grands et d'un luxe raffiné. Rien ne vaut pareille demeure.

Le voyage de Sicile et de Naples a été, pour les hôtes du *Walhalla*, un véritable rêve.

Quant à la Coupe de France, qui a été courue en trois manches, elle a pris les proportions d'un véritable événement international.

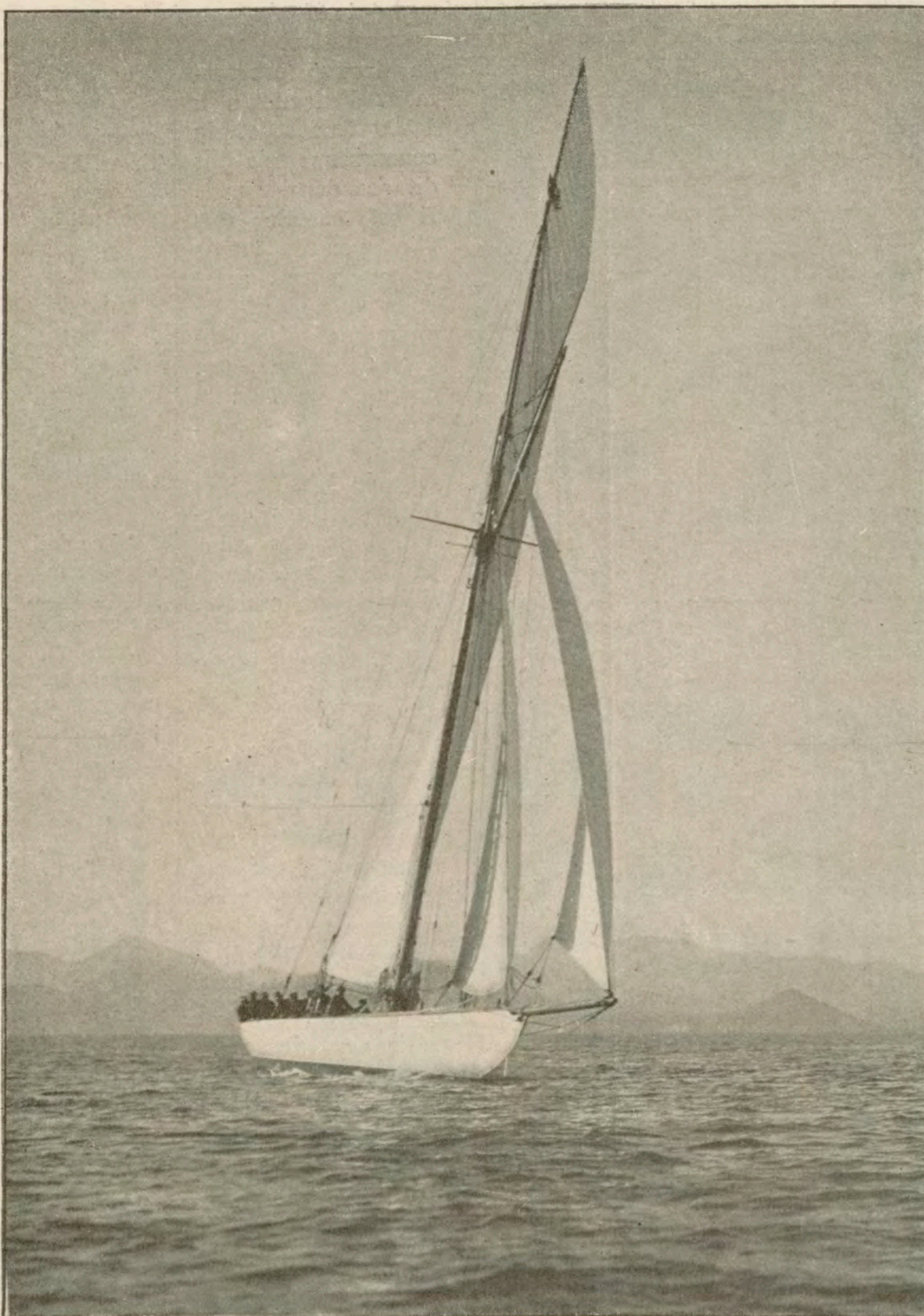
On sait qu'un syndicat anglais présidé par M. Harrison Lambert opposait cette année le yacht de 20 tonnes *Gloria* au syndicat français présidé par M. Henri Menier et dont le yacht l'*Esterel* donnait les plus grandes espérances ; *Gloria* était cependant légèrement favori puisqu'on payait 6 pour 5.

Hélas — pour notre chauvinisme ! — après avoir gagné la première manche, l'*Esterel* a perdu les deux autres ; il est bon d'ajouter qu'une légère avarie survenue au cours de la troisième manche a été pour quelque chose dans cette défaite. Mais les journaux ont donné tous les renseignements sur cet event.

Quoi qu'il en soit la Coupe de France émigre en Angleterre. Ce trophée national sera désormais exposé dans le salon du Royal-Temple-Yacht-Club. Elle est la conséquence de la victoire de *Gloria* sur *Esterel*.

Les athlètes.

Voilà peut-être un bien gros mot pour désigner nos charmantes joueuses de tennis et nos golfers impeccables. Mais le dictionnaire français ne nous laisse pas le choix : mademoiselle vous êtes une



(Phot. G. Richard.)
LE YACHT DE 20 TX L' « ESTEREL » APPARTENANT AU SYNDICAT PRÉSIDENT PAR M. HENRI MENIER.



(Phot. G. Delton.)
LES CHAUFFEURS PARTANT DE NICE, SUR LA PROMENADE DES ANGLAIS, POUR LE CONCOURS DE MONTE-CARLO.

golfs se donnent journellement rendez-vous : des tennis où les princes de la raquette luttent en des parties qui ne se terminent qu'avec la saison.

Ces sports sont les jeux favoris des Anglais et des Américains.

Il faut vivre une journée entière dans ce monde spécial, pour se rendre compte de la chaleur avec laquelle on dispute les parties, aussi bien masculines que féminines.

Si le golf n'est joué qu'à Cannes et à Hyères, où se trouvent des links, par contre, le tennis est tout à fait populaire ; presque tous les grands hôtels ont leur lawn-tennis. A Nice, un club spécial organise des concours qui réunissent les joueurs les plus réputés.

Cannes possède une société select, le Golf-Club, présidé par S. A. I. le grand-duc Michel de Russie, et dont les membres qui composent le comité, se nomment : le duc de Cambridge, le prince de Thurn et Taxis, M. Gordon-Bennett, lord Brongham, vicomte de Bernis, baron de Charette, prince Ouroussoff, prince Galitzine, baron de Saint-Genest, baron de Hoffmann, etc.

A Nice, le Lawn-Tennis-Club, qui a son siège et ses « courts » sur la place Mozart, au centre de la ville, est composé de plus de 280 membres de la colonie hivernante ; son comité est composé de MM. Ashmore Noackes, président ; Salisbury, secrétaire et Symot, trésorier.

Signalons enfin, pour clore notre causerie sur la vie en plein air sous le ciel bleu, les réunions intéressantes des tireurs aux pigeons.

Monte-Carlo, notamment, possède un tir merveilleux, où, pendant la saison, les plus fins tireurs du monde viennent s'y rencontrer dans des joutes de grands prix.

Nice et Cannes ont aussi leur tir aux pigeons que les sportsmen fréquentent assidûment.

La Côte d'Azur est donc le pays rêvé pour *sporter*, la Terre Promise des sportsmen.

... MM. les voyageurs, en voiture !

G. DE LAFRETÉ.

Les Motocycles.

Le motocyclisme a pris depuis un an une rapide importance. Depuis la bicyclette à pétrole, que de perfectionnements ont été apportés dans le mécanisme de ces petits instruments ! Les a-t-on cependant assez « blagués » au début ! et les hardis sportsmen qui osèrent les premiers s'aventurer dans les rues de Paris sur ces appareils, alors souvent imparfaits, nauséabonds, se détraquant au moindre choc, durent-ils supporter assez de quolibets !

Mais les passionnés, les hommes qui se dévouent aveuglément à leur idée, ne

s'arrêtent pas pour si peu. La bicyclette à pétrole se transforma bientôt en un tricycle, car on s'aperçut bien dans les débuts, le tarif n'a pas tardé à descendre sensiblement; on



(Phot. Lezer, Marseille.)

LE YACHT DE 20 TX « GLORIA », A. M. HARRISON LAMBERT, CHAMPION ANGLAIS ET GAGNANT DE LA COUPE DE FRANCE. (Voir p. 9.)

vite que du moment qu'on n'avait plus d'efforts à faire pour *avancer*, il était bien préférable d'avoir son confort et une stabilité presque mathématique.

Les dames elles-mêmes se sont mises sous le mouvement. Nous avons eu les *chauffeuses* après avoir eu les *chauffeurs*. Dans le championnat organisé l'an passé au Bois de Boulogne par l'*Écho de Paris*, elles montrèrent une telle crânerie, une coquetterie si courageuse, que les derniers hésitants se rendirent aussitôt chez leur fournisseur habituel commander leur *teuf-teuf*:

— Il n'y a aucune raison pour que nous ne puissions pas diriger cet instrument, alors que douze femmes viennent, devant nos yeux, de s'en servir dans une course, sans incident ni accident.

Le raisonnement était d'une simplicité péremptoire et le championnat des *chauffeuses* — Lavedan a lancé depuis le mot *caoutchoutées* — a beaucoup plus fait pour la cause du moto-cyclisme que tous les articles et toutes les conférences du monde!

Actuellement, on cherche à augmenter la force et le confort des tricycles à pétrole. D'un cheval et quart, on est arrivé à leur donner des moteurs d'un cheval trois quarts. Ces deux quarts en plus vont permettre à nos *teuffeurs* d'atteler derrière eux de petites voiturettes légères dont on commence à voir au bois d'élégants spécimens et dans lesquelles on peut presque placer deux personnes d'un poids léger. Quelques fabricants ont même lancé un tricycle convertible, c'est-à-dire que, grâce à un ingénieux mécanisme, on peut arriver à faire du tricycle un tandem.

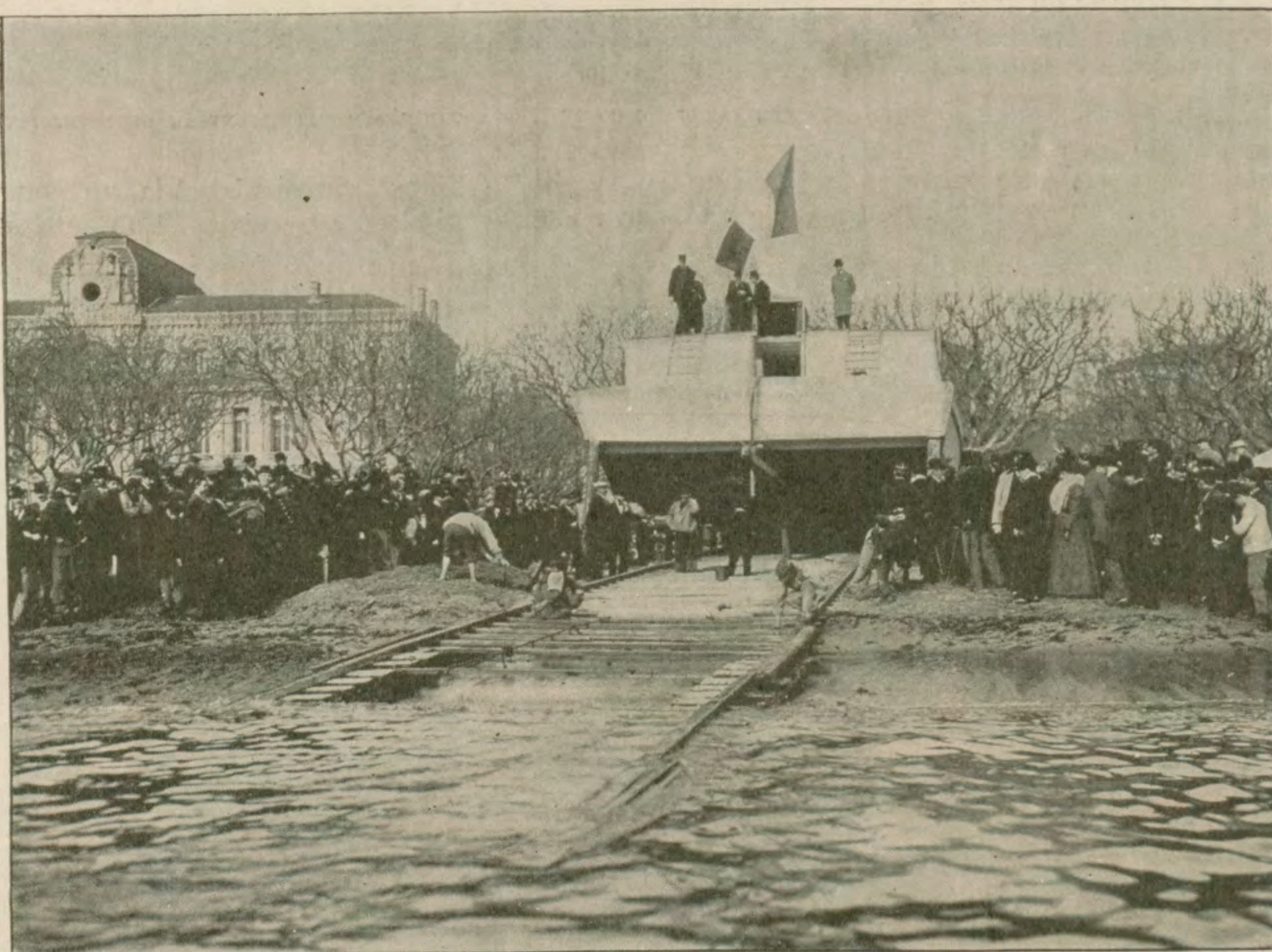
Au point de vue du confort, on est arrivé à diminuer sensiblement les trépidations, grâce à d'énormes pneumatiques qui sont comme de vrais coussins sous les roues; de plus, la selle classique tend à se transformer en un véritable fauteuil dans lequel on se trouve très convenablement assis et qui ne gêne pas le chauffeur pour donner les quatre ou cinq coups de pédale nécessaires au démarrage.

Reste la question du prix. Vendus près de 2.000 francs

en trouve couramment d'excellents à 1.500 francs et la concurrence n'a pas dit son dernier mot. Il est certain que d'ici peu de temps chacun pourra avoir pour un billet de cinquante louis un tricycle à pétrole. Or, comme avec 1 fr. 20 d'essence, on peut circuler toute une journée dans Paris et faire ainsi ses courses, tous les gens valides et peu accessibles à une crainte, en somme imaginaire, auront donc intérêt à avoir leur *motocycle*.

Leur perfectionnement et l'impeccabilité de leur construction permettent aux touristes de partir sur leur *teuf-teuf* pour une longue excursion, sans craindre la panne fâcheuse ou la fatigue outrancière.

Ce sont des merveilles de mécanique, sensibles à la main comme le cheval au mors; un simple coup de pouce sur la manette, un léger tour de main sur la poignée, et vous vous arrêtez ou vous repartez de plus belle.



(Phot. G. Richard, Cannes.)

LANCEMENT DE L'« ARCHE DE NOÉ », « HOUSE-BOAT » (BATEAU-CLUB), A CANNES. (Voir p. 8 et 9.)

Voilà pour les agréments. Nous en dirons une autre fois les désagréments.

P. L.

Un Défi

Tous les journaux et toutes les revues ont parlé du célèbre sauteur John Higgins et publié sur les exercices de cet athlète merveilleux de curieux articles. Après une courte absence à l'étranger, Higgins revient en France et travaillera de nouveau pendant tout le mois d'avril au Nouveau Cirque.

Mais comme on a dit, et même écrit, que certains champions pouvaient lui être comparés, Higgins vient d'adresser à M. Houcke, le manager du Nouveau Cirque, la dépêche suivante :

Je défie n'importe quel sauteur au monde :

1^o Pour exécuter de deux à douze sauts simples;

2^o Pour des sauts acrobatiques.

Et je déposerai un enjeu de 50 à 250 livres (6 250 francs) entre les mains du directeur de la *Vie au Grand Air*.

HIGGINS.

Si ce défi est relevé, M. Houcke a l'intention de demander au comité du Racing Club de s'entendre avec lui pour organiser, à l'occasion de ce match, un grand meeting de sauteurs.

Nous publierons dans notre prochain numéro un superbe portrait de Higgins qui a déposé dans notre caisse la somme de 6 250 francs. Ils sont à la disposition de son... vainqueur.

P. L.

Le Courrier de nos Lecteurs

Sous ce titre, notre collaborateur Petit Bleu répondra avec la plus grande régularité à toutes les demandes de renseignements qui lui seront adressées. Adresser les communications, concernant cette rubrique, Petit Bleu à la Vie au grand air, 106, boulevard Saint-Germain, Paris.

J. Foterre : venez nous voir un matin de neuf heures à midi. — M. Pellegrin : merci pour votre abonnement mais nous n'acceptons pas de correspondants. — Saumade : veuillez venir nous voir un matin de neuf heures à midi. André Lévy : même réponse. — Vélo-Sport

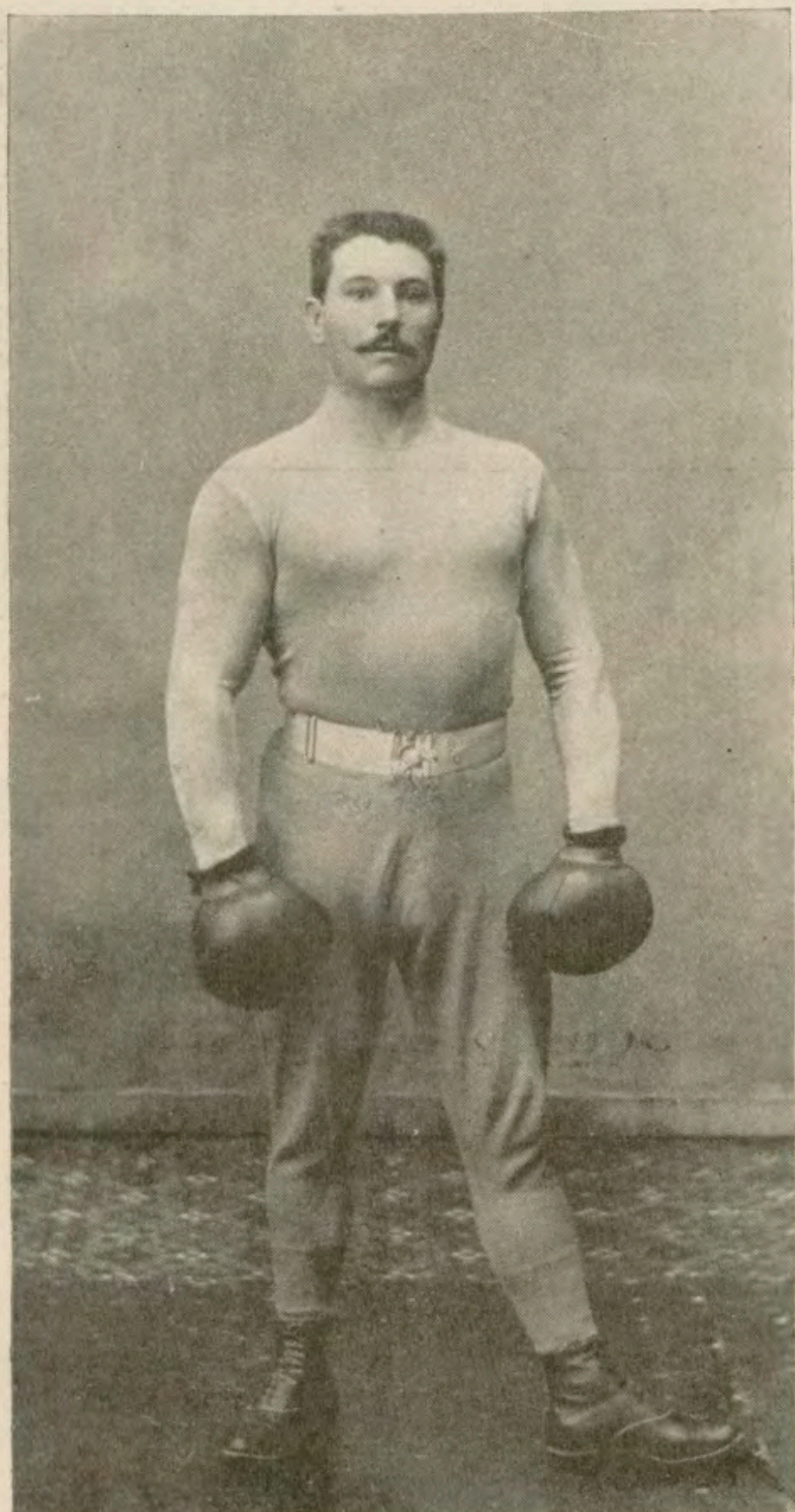
suisse : nous ne faisons l'échange qu'avec les Revues illustrées; regrets. — L. Imbert : regrets, nous ne pouvons rien faire pour le moment. — Plusieurs correspondants : oui, vous pouvez nous envoyer une liste de vos amis susceptibles de vous abonner; nous leur enverrons un numéro spécimen.

PETIT BLEU.

BOXEURS

Les hommes dont nous parlons aujourd'hui composent vraisemblablement le plus fameux quatuor de boxeurs qui soit au monde dans les deux méthodes du noble art de *self-defence*.

Je sais bien que les Anglais et les Américains traitent avec un certain dédain toute méthode



(Phot. A. Boisdon.)

CASTÈRES, CHAMPION DE LA BOXE FRANÇAISE.

dans laquelle le coup de pied est admis et qu'ils lui ont longtemps refusé même le nom de boxe. Mais ce préjugé tend à disparaître fort heureusement et les récentes démonstrations faites par nos professeurs à Londres et ailleurs, n'auront pas peu contribué à amener ce résultat.

Ceci dit, reconnaissons sans peine que la boxe anglaise est certainement la plus sérieuse et la plus classique des deux.

Elle a derrière elle un « passé sportif » considérable, si je puis m'exprimer ainsi, et l'on pourrait remplir des volumes rien qu'avec les récits des assauts, matches ou combats célèbres qui l'ont illustrée depuis plus d'un siècle.

Nul de ces combats n'eut d'ailleurs un plus grand retentissement que celui disputé, au mois de février dernier, à Carson (États-Unis), entre l'Australien Fitzsimmons et l'Américain Corbett, aujourd'hui reconnus partout comme les deux plus redoutables champions de la boxe anglaise. Chacun sait qu'après une lutte acharnée, Corbett fut battu par Fitzsimmons, qui gagna ainsi le droit au titre de « Champion du Monde ».

Depuis, une longue polémique s'est engagée entre les deux rivaux, le vaincu demandant instantanément une revanche et le vainqueur persistant à la lui refuser, malgré toutes les sollicitations d'ordres divers dont il a été l'objet. C'est

au point que Corbett, désespéré d'obtenir sa revanche, aurait, paraît-il, annoncé son intention d'abandonner le pugilisme et de se consacrer au théâtre. Nous donnerons dans notre prochain numéro un très beau portrait de Corbett.

Les deux champions de la boxe nationale qui figurent ici à côté des rivaux de Carson, sont Français et bien Français.

Si leur renommée internationale est moins grande que celle de « Bob » et de « Jim » nous pouvons nous en consoler en pensant qu'ils sont d'un tout autre ordre au point de vue moral. Les deux boxeurs transatlantiques ne sont guère autre chose que les acteurs d'un sport dans lequel la brutalité souvent féroce joue un grand rôle. Castères et Charlemont sont, au contraire, les propagateurs d'un sport utile et récréatif et leurs élèves se recrutent surtout dans



FITZSIMMONS, LE CHAMPION DU MONDE, LE VAINQUEUR DE CORBETT.

des milieux d'un niveau intellectuel assez élevé.

Victor Castères est lui-même élève de Charlemont père, véritable créateur de la méthode aujourd'hui si populaire. Devenu professeur à son tour, il est considéré comme le rival de Charlemont fils, successeur de son père et leur rencontre du 15 février a été un événement dans le monde spécial. Est-il besoin d'ajouter que la rivalité qui règne entre les deux maîtres est toute courtoise et que tout aussi courtois a été l'assaut qui les a mis aux prises?

Voici du reste, d'après notre confrère F. Reichel quelques mots sur ces deux princes de la boxe française.

Charlemont fils.

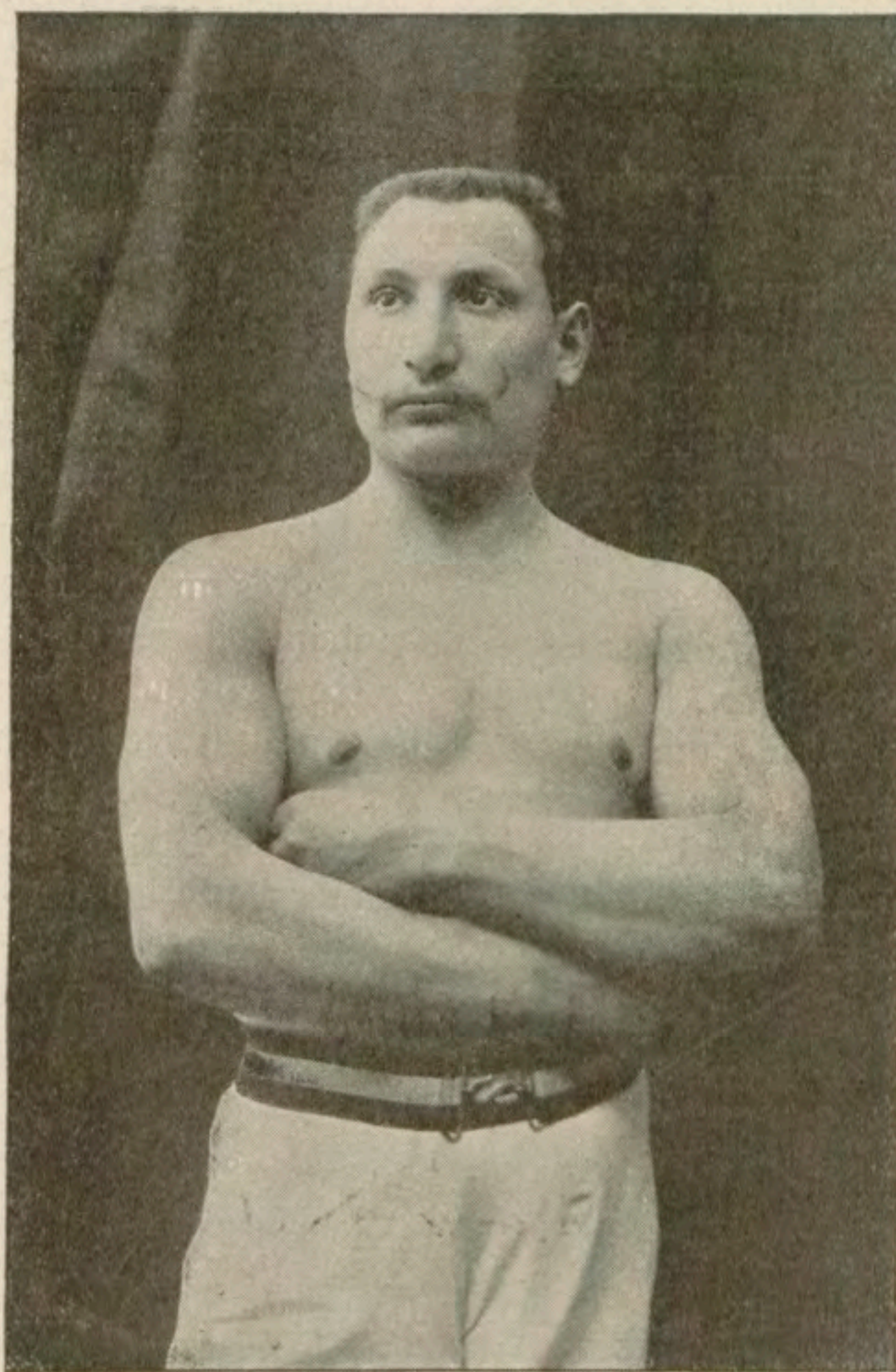
Un doux, très puissant, à l'abord rude. Trente-cinq ans. Professeur rue des Martyrs, avec son père, dont il a appris, dès l'âge de trois ans, à donner des coups... et à les recevoir. A formé Castères, ce qui n'est pas son moindre titre de gloire. Structure débordante de muscles. Tour

de poitrine, 1 m. 12. Bras étendus, 1 m. 75. Biceps, 38 centimètres. Charlemont a promené du Midi au Nord, même en Angleterre, sa méthode, et il l'a appuyée, auprès de ses adversaires, d'arguments « frappants » et décisifs. Dans sa vie privée, le professeur devient un excellent ami. Quelquefois aussi un disciple de Michel-Ange: Charlemont a exposé aux Champs-Élysées quelques œuvres remarquables. Il n'en est pas plus fier pour cela.

Castères.

Trente-deux ans, professeur, rue Nouvelle. Possède une incontestable virtuosité dans l'art de décocher un coup de pied à son prochain. Élève de Charlemont, père et fils, bientôt leur « sujet remarquable » et leur égal. Castères est d'une taille — 1 m. 63 — petite, mais extraordinairement vigoureuse et athlétique. Large d'épaules, la poitrine rebondissante, il mesure 1 m. 15 au tour de poitrine, 40 centimètres de biceps, 1 m. 71 d'envergure, 70 centimètres de longueur de bras et pèse 74 kilos. Les qualités dominantes chez cet athlète, à la physionomie souriante, sont la vitesse dans l'exécution et le cœur à la lutte.

Une des questions les plus controversées parmi les passionnés de la boxe est celle de la supériorité entre les deux méthodes anglaise et française. En dépit de différentes expériences dont une tentée en 1887 par Charlemont, contre un boxeur anglais, elle n'a jamais été sérieusement résolue. Il est même douteux qu'elle le



(Phot. Fescau.)

CHARLEMONT, CHAMPION DE LA BOXE FRANÇAISE.

soit de sitôt, car on n'arrivera peut-être jamais à aligner contre un Castères ou un Charlemont, un homme ayant dans sa spécialité une valeur comparable à la leur.

VICTOR BREYER.

Lire dans nos prochains numéros les articles illustrés de nos collaborateurs :

Louis Perrée. — W. de Pawlowski. — L. Crouzet. — Paul Puy. — Maurice Ravdat. — Émile André. — Vicomtesse de Réville. — R. Chéron. — Méry. — C. Bannel. — A. Vimille. — Paul Field. — Collet. — Victor Breyer. — Paul Flouët. — Paul Manoury. — Marc de Brus. — Paul Sarrey, etc.

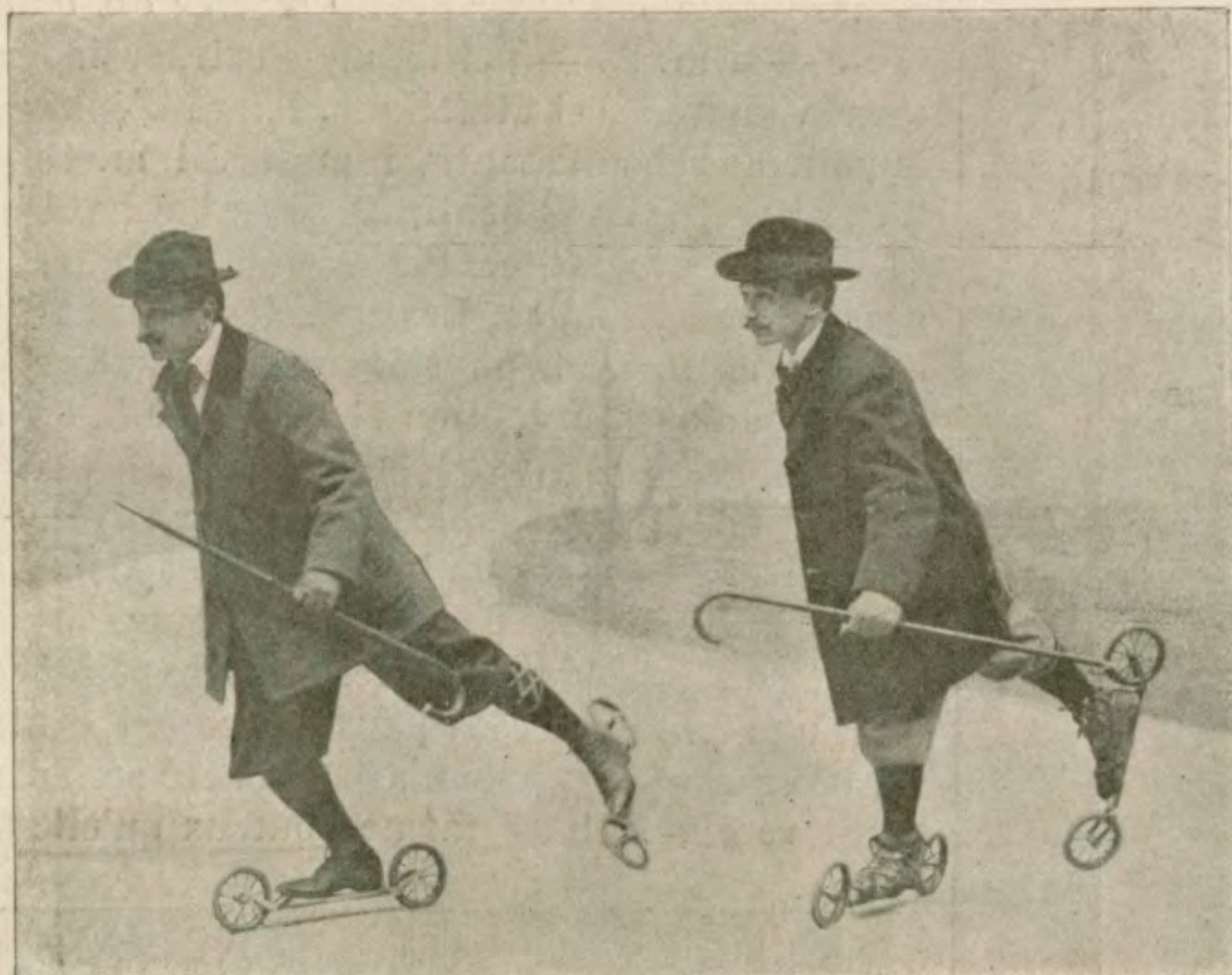
LE PATIN-BICYCLETTE

NOTRE COURSE

Saluons l'apparition récente d'un nouvel appareil de sport qu'on a baptisé du nom de *patin-bicyclette*.

Quel est le sport plus attrayant que le patinage? Et comme il est dommage que nous en soyons réduits aux établissements de glace artificielle qui nous obligent à tourner en rond comme des chevaux de cirque.

Eh bien! grâce au patin-bicyclette, ce sport délicieux va pouvoir se vulgariser en France au



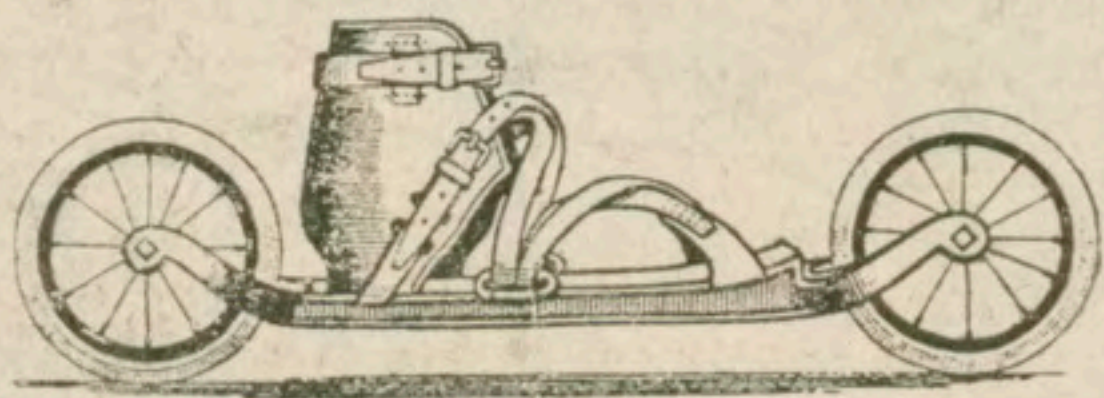
LE PATIN-BICYCLETTE.

LES FRÈRES GRAUCLAUDE QUI VONT ÉTABLIR LE RECORD PARIS-VERSAILLES ET RETOUR.

printemps, en été et en toutes saisons; les parcs, les jardins, les bois nous sont ouverts, aussi les routes esquissées de «notre beau pays de France».

Le patin-bicyclette n'est pas seulement, en effet, un appareil de sport, c'est la machine de locomotion rapide et sûre du touriste, lui permettant de rouler jusqu'aux sites merveilleux qu'il atteindra sans peine puisque, léger et peu volumineux, le patin-bicyclette se détache facilement et s'emporte à la main pour traverser les champs, les ruisseaux, les sentiers, les bois touffus et atteindre les points les plus élevés.

Une armature en acier longue de 30 centimètres environ, terminée par des fourches auxquelles sont fixées de véritables et minuscules



roues de bicyclettes à caoutchouc creux. Cela se fixe aux pieds comme des patins à glace et le pied ne se trouve qu'à 5 centimètres du sol, plus bas que les axes des roues, avec un équilibre naturel permettant l'arrêt sur place.

Les plus maladroits apprennent à patiner en deux ou trois leçons, ceux qui savent patiner sur la glace s'élancent du premier coup. Avec un peu d'entraînement les voilà susceptibles de faire 50 à 60 kilomètres en trois ou quatre heures.

«C'est à coup sûr une rivale de la bicyclette, a déclaré Reynolds, champion américain du patinage, et peut-être son remplaçant. Le patin-bicyclette est meilleur; il offre très peu de danger de chutes et d'accidents de toutes

sortes; il est indérégable et très difficile à détériorer de quelque façon qu'on s'en serve. Son prix modique et les services qu'il peut rendre le propageront rapidement; son usage est en outre un meilleur exercice que celui de la bicyclette, car il met en action tous les muscles du corps qui reste droit, donnant libre action aux poumons. Et si l'on vous demande pour quelle nouveauté on s'engouera, cette année, répondez hardiment: pour le patin-bicyclette!»

Reynolds pourrait bien avoir tout à fait raison car il est déjà

prouvé que les premiers adeptes du patin-bicyclette, ceux qui n'ont pas voulu attendre le printemps, sont facilement arrivés à la vitesse de 20 à 25 kilomètres à l'heure, qu'ils se sont risqués dans

nos rues malgré le pavé glissant, évitant les voitures avec une parfaite aisance, montant les trottoirs et se faufilant à travers les piétons ébahis, mais déjà familiarisés avec cet inconnu.

Et maintenant, une bonne nouvelle pour terminer: la Vie au grand air organisera dans le courant du mois de juin le championnat annuel des patin-bicy-

clistes. Nous en publierons prochainement les conditions ainsi que la liste des prix.

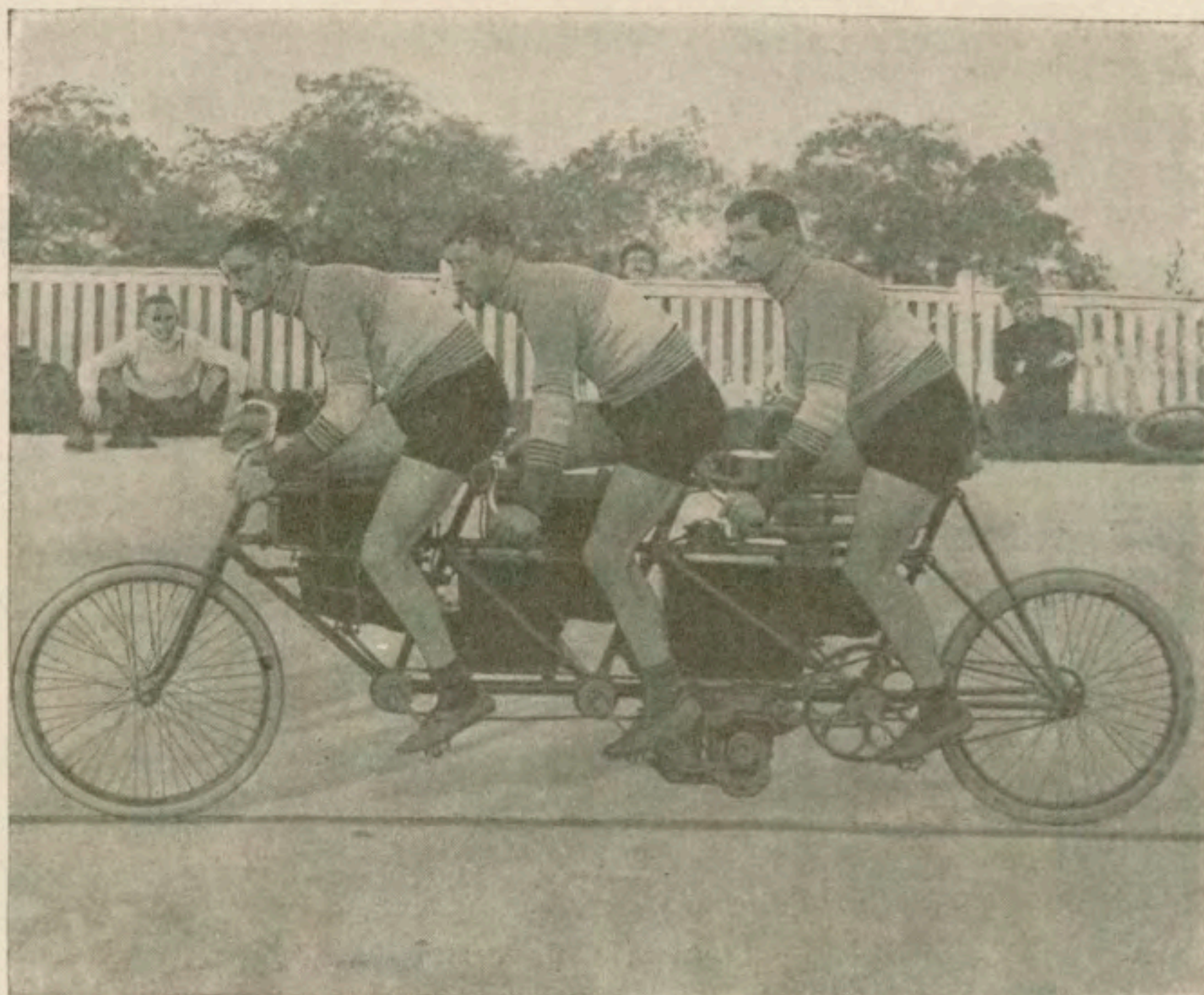
D'ici là, entraînez-vous!

P. L.

Les Inventions pratiques

Sous ce titre nous insérerons gratuitement la description des inventions relatives aux sports qui nous paraîtront présenter un réel intérêt. Les inventeurs devront nous adresser

une description des plus simples, des moins techniques et des plus claires de leur invention; nul article ne sera inséré s'il n'est accompagné de dessins ou clichés explicatifs.



L'ENTRAÎNEMENT ÉLECTRIQUE. — LA TRIPLETTE DEMESTER-DEVEAU-J. THÉ. (Voir p. 14.)

Adresser toutes les communications concernant cette rubrique à notre collaborateur sous-signé :

PAUL SARREY.

Bourse des Sports

Nous inaugurerons cette rubrique dès notre prochain numéro.

Nos lecteurs pourront y faire leurs DEMANDES D'ACHAT, D'ÉCHANGE, DE VENTE, D'OCCASION, etc., moyennant un prix uniforme de

DEUX FRANCS

pour chaque insertion. Ces insertions ne devront pas dépasser quatre lignes.

Adresser texte et timbres-poste à M. l'administrateur de la Vie en plein air, 106, boulevard Saint-Germain, avant le 15 mars.

N. B. Toutes les annonces ayant un caractère commercial, c'est-à-dire dénotant des TRANSACTIONS SUIVIES, un COMMERCE HABITUEL ou un TRAFIC PERMANENT, NE SERONT PAS insérées sous cette rubrique.



LES CONSCRITS EN BICYCLETTE. — BOURILLON TIRANT AU SORT À MARMANDE. (Voir p. 12.)

Le Cross Country

Le dixième Championnat national de Cross-Country organisé par l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques — qui groupe dans ses règlements plus de quatre cents sociétés pratiquant la vélocipédie, la course à pied, l'aviron, le football, le lawn-tennis, le hockey, etc. — a été couru le dimanche 5 mars dans les bois de Ville d'Avray.

Qu'est-ce qu'un cross-country ? Expliquons-le



(Phot. Chiesi.)

A. TUNMER (DU RACING-CLUB.)
VAINQUEUR DU CROSS NATIONAL DU 5 MARS.

tout d'abord à ceux de nos lecteurs étrangers au monde de l'athlétisme.

Le cross-country — littéralement course à tra-

coureurs : dans le second, les traceurs ont le droit de faire des fausses pistes et de chercher le mieux qu'ils peuvent à égarer les concurrents.

Comme on le voit, la chance joue un rôle prépondérant dans un rallie, ce n'est pas toujours le meilleur homme qui triomphe c'est souvent le plus veinard ; quelquefois le plus malin. Dans le championnat de cross-country les clubs inscrivent une équipe de huit coureurs dont les six premiers comptent seuls pour le classement. Celui-ci est obtenu en additionnant les places des coureurs, le club ayant obtenu le total le moins élevé est déclaré vainqueur.

Comme on le voit dans le championnat de cross, il ne s'agit pas de courir pour soi seul, c'est le triomphe de son équipe qu'il faut assurer. Et la place du dernier des coureurs d'une équipe a autant d'importance pour obtenir ce résultat que celle du coureur de tête. On ne sait pas, en effet, si en gagnant à l'arrivée un seul rang dans le classement individuel, on n'assure pas ainsi la victoire aux frères. La chose s'est vue en 1897 ; le Racing-Club de France n'a cette année-là triomphé que d'un point — 47 à 48 — de l'Union Athlétique du 1^{er} arrondissement.

Cette année la lutte a été moins chaude, l'équipe du Racing-Club de France — le doyen des clubs athlétiques français, il date de 1882 — a, pour la quatrième année en succession, pris la première place battant par 42 points à 64 l'équipe de l'Union athlétique du 1^{er} arrondissement. L'Association pédestre française était troisième avec 93 points, la Société athlétique de Montrouge, quatrième avec 143 points, le Stade français, cinquième avec 163 points, le Sport athlétique Libournais, sixième, avec 186 points et le Racing-Club Bourguignon, sixième, avec 222 points.

Onze clubs couraient en deuxième division. Le Red-Star-Club a pris la première place avec 93 points devant le Métropolitain-Club, avec 133 points.

Dans le classement individuel, les trois premiers : Tunmer — qui a couvert les 15 kil. 500 du parcours, en 1 h. 6 m. 16 s. 2/5 et ne battait le second que d'une poitrine, — Fouquet et Pican appartenaient au Racing-Club. Hennequin, du Métropolitain-Club était quatrième, précédant Dupré, de l'Union athlétique du 1^{er} arrondissement, Avé, de la Société athlétique de Montrouge, Aubert et Freeman, de l'U. A. F., Depasse et Massard, de l'Association Pédestre Française, Le monnier, Wood et Marchais, du R. C. F., etc.

Malgré le mauvais temps, plus d'un millier de spectateurs assistaient à cette belle manifestation athlétique ; le spectacle que présentait dans le cadre féérique des Bois de Ville-d'Avray couverts de neige — une véritable symphonie en blanc majeur — le peloton des 150 coureurs aux jerseys multicolores valait à lui seul le dérangement.



(Phot. Chiesi.)

L'ÉQUIPE GAGNANTE (RACING-CLUB).

NOS ILLUSTRATIONS

LES PERROQUETS CYCLISTES

On s'amuse beaucoup, en ce moment, dans un music-hall de Paris d'un numéro tout à fait original : il s'agit des perroquets cyclistes. Ces perroquets, qui sont du reste d'une beauté remarquable,



blancs avec des reflets délicatement nuancés, pédalent comme Jacquelin lui-même. Ils actionnent



eux-mêmes la pédale et marchent à une très bonne vitesse.

Dans la première figure, messire perroquet tourne sur une table dans laquelle on a pratiqué une rainure qui permet à la machine de se maintenir en équilibre. Dans le second dessin, le même sports-



(Phot. Chiesi.)

LE CROSS-COUNTRY NATIONAL DU 5 MARS. — LE DÉPART A VILLE-D'AVRAY.

vers la campagne — est une épreuve dans laquelle les coureurs suivent une piste tracée à travers bois et champs à l'aide de rognures de papier. Il ne faut pas confondre le cross-country avec le rallie-papiers. Dans le premier, la course est irrégulière, la piste visiblement tracée doit être suivie par tous les

Le Deuxième Numéro de
LA VIE AU GRAND AIR
Paraîtra le 15 Avril

man traverse la salle sur un fil de fer qui s'adapte exactement dans les roues de la bicyclette. Un second perroquet placé au-dessous sur un trapèze fait office de balancier.

Des perroquets cyclistes! Va-t-on les obliger à payer l'impôt?

FRASCUELO

L'Espagne vient de perdre une de ses illustrations. Illustration tauromachique. Frascuelo qui fut aimé des reines et des princesses, vient en effet de rendre le dernier soupir; sa mort fut prosaïque. Cet homme, qui avait côtoyé cent fois la mort dans l'arène frissonnante, a expiré tout bourgeoisement dans son lit. Il est vrai que ses derniers moments ont rappelé quelque peu ceux de Cyrano-Coquelin



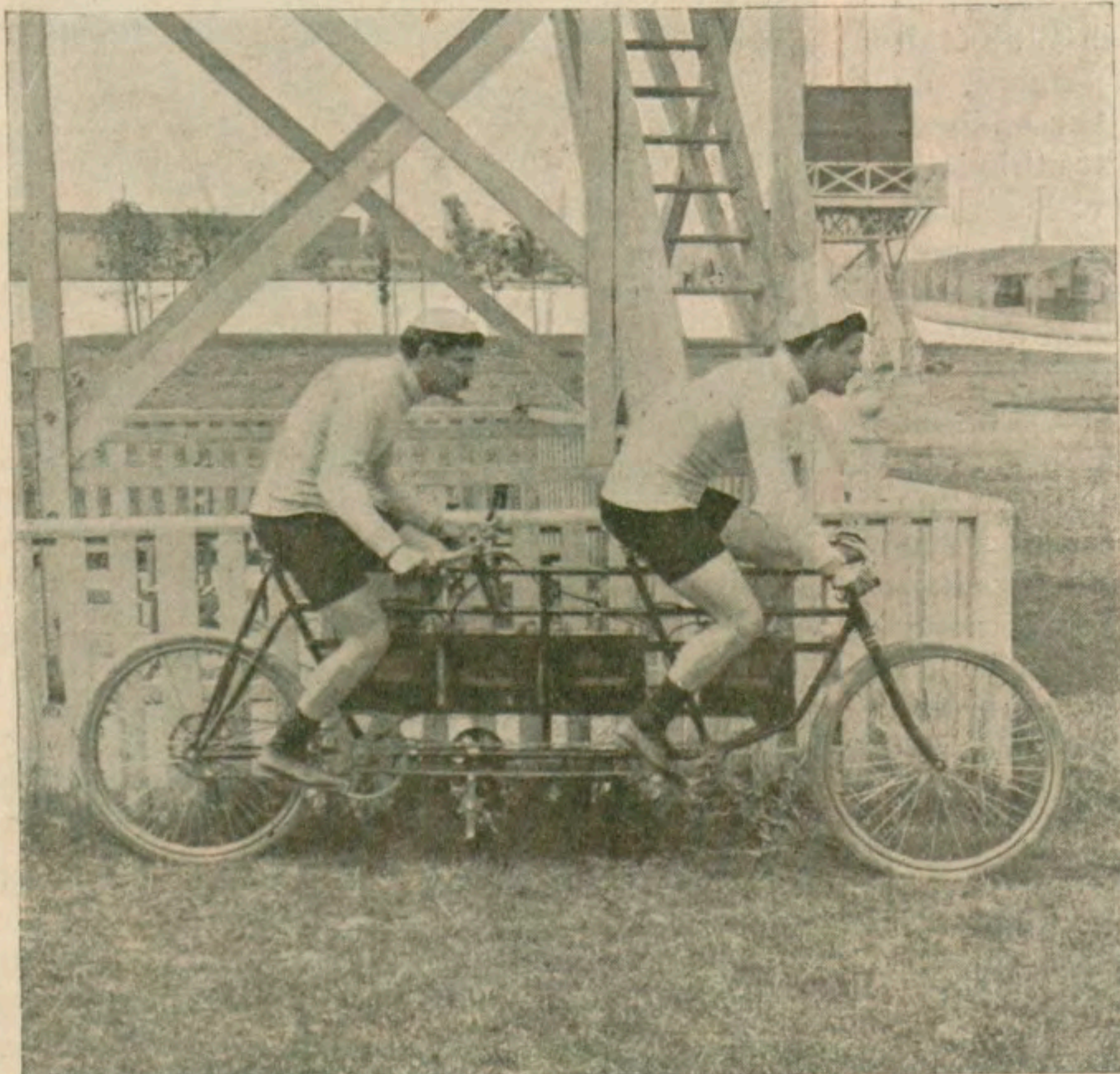
FRASCUELO.

dans la pièce de M. E. Rostand; dans son agonie, Frascuelo demandait, tout comme le cadet de Gascogne, sa meilleure épée pour tuer le taureau fantomatique qui venait vers lui. Il voulait écarteler la mort et l'achever ensuite, d'un seul coup, comme les toros navarrais. Mais la mort en est encore à trouver son Frascuelo et elle fut, comme toujours, la plus forte.

Le célèbre toréador laisse une grosse fortune. On lui a fait des funérailles quasi-nationales et l'Espagne tout entière a pleuré pendant vingt-quatre heures un de ses héros préférés.

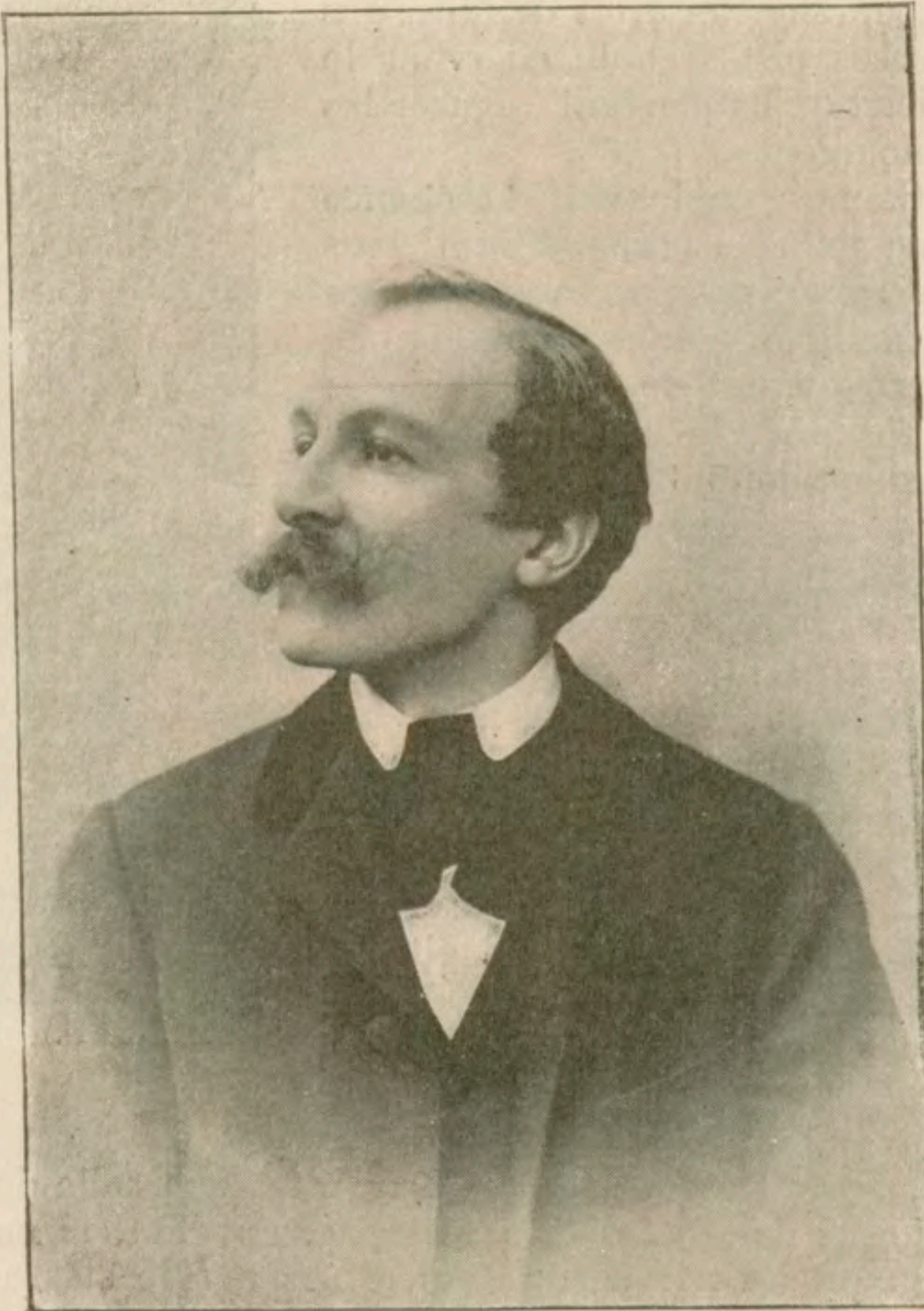
LES CONSCRITS EN BICYCLETTE

Les conscrits cyclistes ont fait beaucoup parler d'eux le mois dernier. Le conseil de révision n'a



Phot. Barenne.)

L'ENTRAÎNEMENT ÉLECTRIQUE. — LE TANDEM V. ET H. JALLU.



(Phot. Dupont.)

M. MAURICE LEBLANC, L'AUTEUR DE « VOICI DES AILES » LE PREMIER ROMAN VÉLOCIPÉDIQUE.

*Voici des ailes! voici des ailes
encore inhabiles et imparfaites,
mais des ailes tout de même!
C'est l'ébauche qui s'améliorera
jusqu'au jour où nous planerons
dans les airs comme de grands
oiseaux tranquilles. Voici des
ailes pour nos âmes affranchies!
Oh! nous tous qui languissons après
l'espace régénérateur, nous qui
boudons être vains, généreux,
enthousiastes, nous qui voulons
être bons et nobles, voici des ailes!*

Maurice Leblanc

pas, en effet, refusé moins de dix champions des plus connus pour faiblesse de constitution. Il est vrai d'ajouter que la plupart de ces jeunes gens avaient pris la précaution d'aller passer leur conseil à l'étranger et on sait qu'il est plus facile de se faire recommander auprès d'un consul qu'auprès d'un major.

Par contre, d'autres cyclistes se sont montrés moins rebelles à l'idée de servir leur pays et ont été tiré au sort avec la gaieté au cœur. C'est ainsi que les jeunes gens de Marmande, patrie du célèbre coureur Bourrillon, se sont rendus à la mairie en bicyclette et ont fait une véritable escorte vélocipédique à leur champion. C'est en effet Bourrillon que l'on aperçoit au milieu du groupe que nous reproduisons d'autre part.

Voir dans notre prochain
Numéro les conditions de
notre Grand Concours
Sportif de photographie.

L'ENTRAÎNEMENT ÉLECTRIQUE

L'entraînement électrique va remplacer cette année l'entraînement ordinaire. Grâce à ce nouveau système, on peut espérer obtenir dans les courses et dans les records des résultats encore plus extraordinaires que ceux que l'on a obtenus jusqu'ici.

Une des maisons de cycles les plus importantes de Paris vient à cet effet de commander vingt-cinq bicyclettes électriques. Cette artillerie permettra aux champions qui courent pour le compte de cette marque de se couvrir de gloire et, en même temps, de faire une grosse publicité à la maison en question.

Il faut avoir une certaine crânerie pour s'aventurer en piste sur des instruments aussi rapides; celui des équipiers qui est chargé de la direction doit avoir la main sûre et l'esprit prompt. La vie de son ou de ses camarades dépend absolument de



(Phot. C. Boscher.)

CHOPPY, LE CÉLÈBRE MANAGER ANGLAIS, MORT RÉCEMMENT.

son sang-froid. On se rend compte en effet de quelle gravité doit être une pelle, quand on file à 50 ou 60 kilomètres à l'heure!

L'entraînement électrique sera certainement un des gros attrails de la saison sportive; les fanatiques des vélodromes s'en réjouissent à l'avance.

M. MAURICE LEBLANC.

M. Maurice Leblanc est l'auteur du premier roman vélocipédique, roman suggestif et tout imprégné de grâce cycliste. *Voici des ailes*, le titre de cette œuvre nouvelle sera bientôt entre les mains de tous les amants de la pédale. L'auteur a, en effet, analysé avec une psychologie pénétrante et un style éblouissant, les sensations les plus exquises et les plus subtiles que nous éprouvons tous, sans pouvoir les définir au cours de nos « ballades » et de nos excursions. Moralité : Ayez tous *Voici des ailes* dans votre sacoche. Ce sera le livre de l'étape.

P. L.

Avis important.

Aucun des dessins, des clichés et des articles de *La Vie au Grand Air* ne peut être reproduit sans une entente préalable avec les éditeurs.

Le Gérant : VICTOR VOINOT.

CORREIL, Imprimerie Éd. CRÉTÉ.